Transports Canada Transport Canada

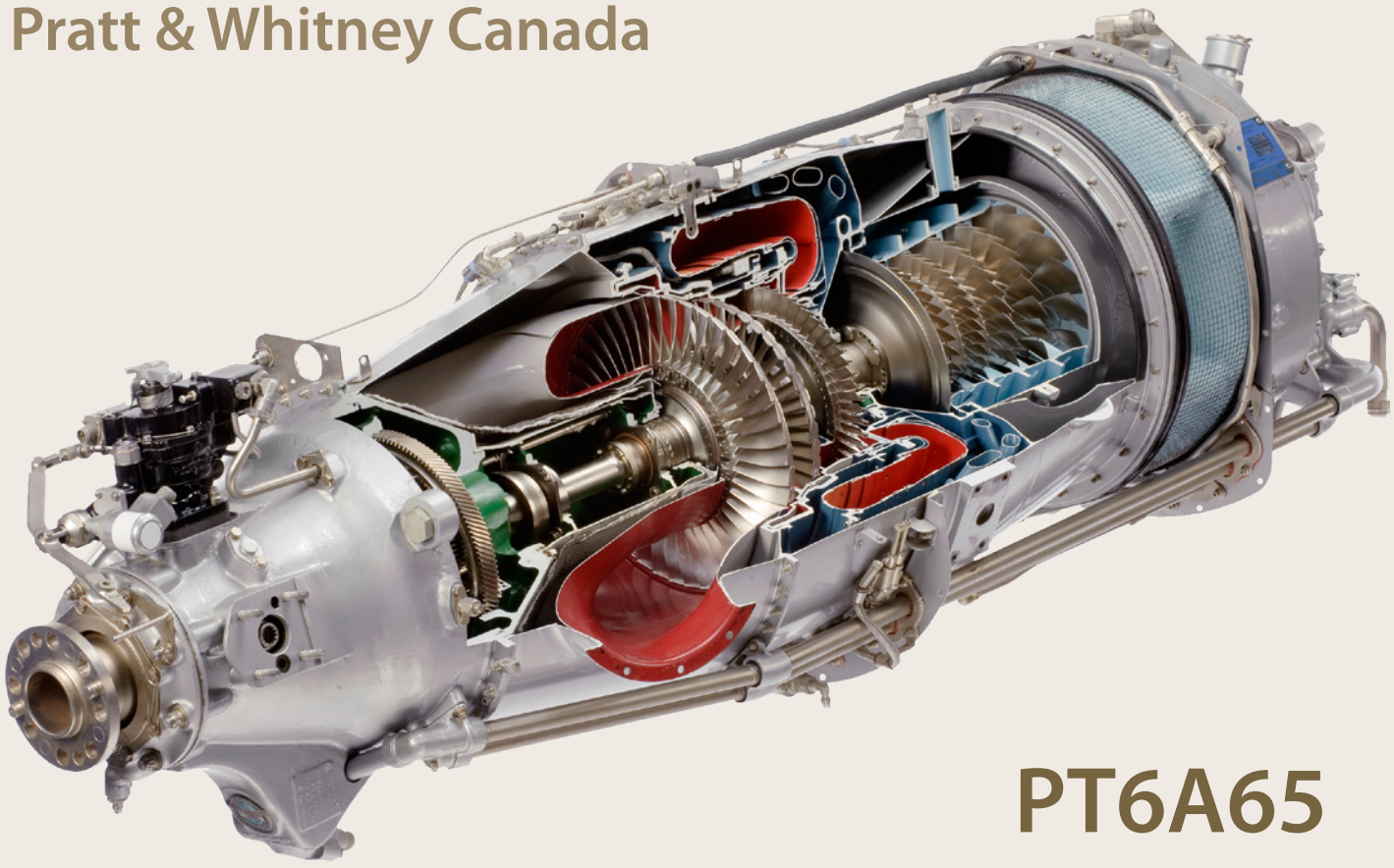
Numéro 3/2011

Feedback

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

TP 6980F
(9/2011)

Pratt & Whitney Canada



PT6A65

Reproduit avec la permission de Pratt & Whitney Canada

TC-1004402

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Prenez garde 3
Aéronefs 6
Giravions 18
Moteurs 19
Consignes de navigabilité (CN) relatives aux équipements 20
Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne (SAIBs) 21
Rapports de difficultés en service 23
Sites Web de l'aviation civile 36

Page couverture

L'illustration de la page couverture est un écorché d'un PT6A 65. Le moteur PT6 est vraiment une icône de l'aviation au Canada et dans le monde entier. Avec près de 65 variantes installées dans des douzaines de types d'aéronefs, on peut affirmer qu'il est le turbopropulseur le plus populaire jamais produit. Depuis les années 1960, quelque 36 000 moteurs PT6A ont été produits, totalisant 300 millions d'heures de vol. On trouve le PT6 dans presque chaque coin du globe, du pôle Nord au pôle Sud, et sur chaque continent. Plus de 6500 exploitants l'utilisent dans le monde entier, et il a fait de son constructeur (Pratt and Whitney Canada) l'un des précurseurs de la technologie aérospatiale, en pavant la voie aux innovations en service et à l'état de concept.

(Ces statistiques proviennent du site Web de Pratt & Whitney.)

Feedback est une publication trimestrielle de la Division du maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, qui informe le milieu aéronautique des problèmes quotidiens déclarés qui ont des conséquences sur la navigabilité des aéronefs au Canada.

Nous encourageons les lecteurs à reproduire le contenu de la publication originale, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au magazine *Feedback* de Transports Canada. Nous les prions d'envoyer une copie de tout article reproduit au rédacteur.

Pour obtenir des renseignements concernant la détention d'un droit d'auteur et les restrictions à la reproduction d'articles, veuillez faire parvenir votre correspondance à l'adresse suivante :

Jérémie Laviolette, rédacteur
Feedback
Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Courriel : *jeremie.laviolette@tc.gc.ca*
Tél. : 613-952-4360
Téléc. : 613-996-9178

Pour visionner *Feedback* en ligne ou pour la recevoir par courriel, veuillez visiter : *www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/certification/maintien-feedback-menu-703.htm*

Numéro de convention de la Poste-publications 40063845

Les articles publiés dans *Feedback* sont tirés de *rapports de difficultés en service* (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aérones (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources, conformément à la sous-partie 521 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

Les RDS sont habituellement publiés textuellement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité concernant l'exactitude ou le contenu de ces rapports. Seules les erreurs d'ordre orthographique sont corrigées; le contenu peut être abrégé et les renseignements personnels supprimés.

Tout défaut ou événement doit être signalé à Transports Canada par l'entremise du Programme de rapports de difficultés en service. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur ce programme ou au sujet d'un article du magazine *Feedback*, veuillez communiquer avec le Centre de Transports Canada le plus proche.

Feedback is also available in English.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2011).

ISSN 1925-8437 (En ligne)

TP 6980F
(03/2011)

TC-1004402

FSC www.fsc.org
MIXTE
Papier issu de sources responsables
FSC® C103409

Prenez garde

Raccords à dégagement rapide des supports de frein

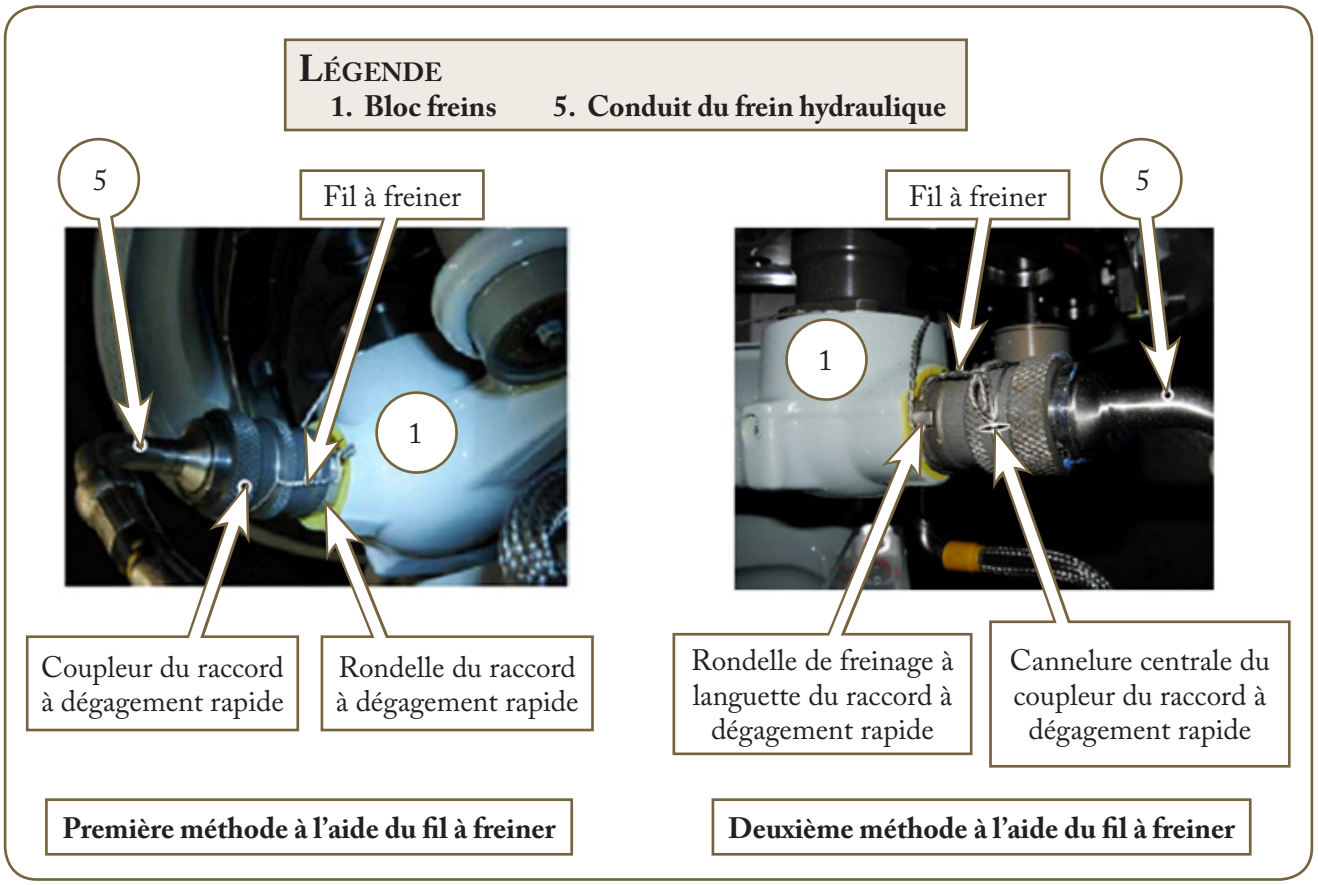
Des équipages de CRJ900 ont signalé de nombreux incidents au cours desquels le frottement des freins de l'avion a entraîné l'éclatement d'un pneu, ou les freins étaient complètement inopérants sur le train d'atterrissage. Parmi ces cas, on a relevé notamment :

- Trois cas où l'on a constaté que les raccords à dégagement rapide de frein étaient desserrés, menant ainsi à un atterrissage avec blocage et frottement de frein. Le raccord à dégagement rapide desserré avait empêché le liquide hydraulique de sortir du frein, gardant celui-ci bloqué à l'atterrissage.
- Un cas où l'on a constaté que deux raccords à dégagement rapide de frein étaient desserrés, menant à un atterrissage sans possibilité de freinage à l'aide des roues du train d'atterrissage correspondant.
- Trois cas potentiels où l'on a constaté sur la chaîne de production que les raccords à dégagement rapide de frein n'étaient pas fixés correctement.

Causes premières possibles :

- La rondelle de freinage à languette du raccord à dégagement rapide de frein aurait pu se désengager par inadvertance au cours d'un nettoyage des freins, menant ainsi au desserrement du raccord.
- Le raccord à dégagement rapide de frein n'avait pas été correctement raccordé (la rondelle de freinage à languette n'était pas en place) après un remplacement de supports de frein.

Dans tous les cas, l'erreur humaine est considérée comme étant le facteur contributif au désengagement intempestif du raccord à dégagement rapide de frein. *(suite à la page suivante...)*



Lorsqu'on compare les modèles CRJ200/700 aux modèles CRJ705/900/1000, on note que ces derniers sont plus sujets aux mauvais montages causés par un désengagement intempestif des rondelles de freinage à languette.

Les révisions temporaires suivantes du manuel de maintenance de l'aéronef de Bombardier ont été publiées en mai 2011 afin de fournir des instructions sur deux méthodes d'utilisation de fil à freiner sur les raccords à dégagement rapide de frein des CRJ705, 900 et 1000. L'ajout d'un fil à freiner sert à éviter le déverrouillage intempestif des raccords à dégagement rapide.

- [TR32-0251]TASK 32-43-26-000-801-A02 - Removal of the Brake Unit Assembly (CRJ900)
- [TR32-0252]TASK 32-43-26-400-801-A02 - Installation of the Brake Unit Assembly (CRJ900)
- [TR32-0253]TASK 32-43-26-000-801-A03 - Removal of the Brake Unit Assembly (CRJ1000)
- [TR32-0254]TASK 32-43-26-400-801-A03 - Installation of the Brake Unit Assembly (CRJ1000)

Les révisions temporaires du manuel de maintenance de l'aéronef de Bombardier servent à aviser les exploitants de l'importance de bien fixer le joint torique du raccord à dégagement rapide de frein et de la possibilité d'utiliser un fil à freiner pour assurer que le coupleur du raccord demeure en position verrouillée.

Transports Canada, Aviation Civile (TCAC) souhaite sensibiliser tous les exploitants aux facteurs pouvant entraîner un mauvais montage d'un raccord à dégagement rapide de frein (voir le numéro 2/2010 du bulletin trimestriel Feedback de TCAC, ISAR 2009-09-3240 et 2011-06-3243 de Bombardier) et les aviser de la publication récente des révisions temporaires du manuel de maintenance de l'aéronef.

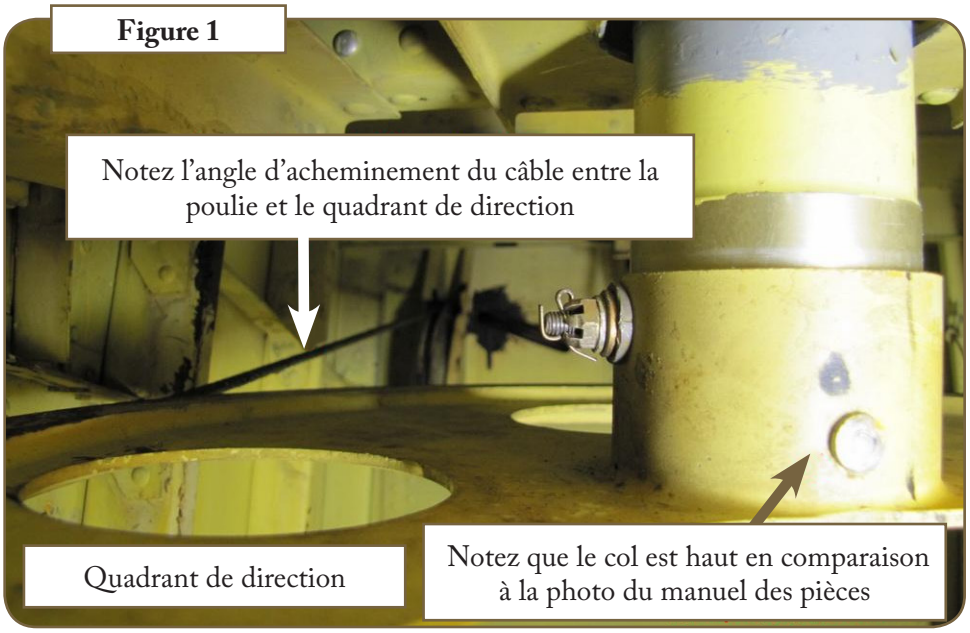
CANADAIR, CL215 1A10 RDS # 20110214019

Installation incorrecte du quadrant de direction du bombardier à eau

RDS présenté :

Pendant une vérification de maintenance régulière de catégorie « B », on a découvert que le quadrant de direction situé à l'arrière du fuselage avait été installé à l'envers, tête en bas, sur l'arbre de commande du tube de conjugaison. Le technicien d'entretien d'aéronef (TEA) avait remarqué que les câbles des commandes de vol n'étaient pas alignés sur l'ensemble de câbles, comme illustré à la figure 1.

Figure 1

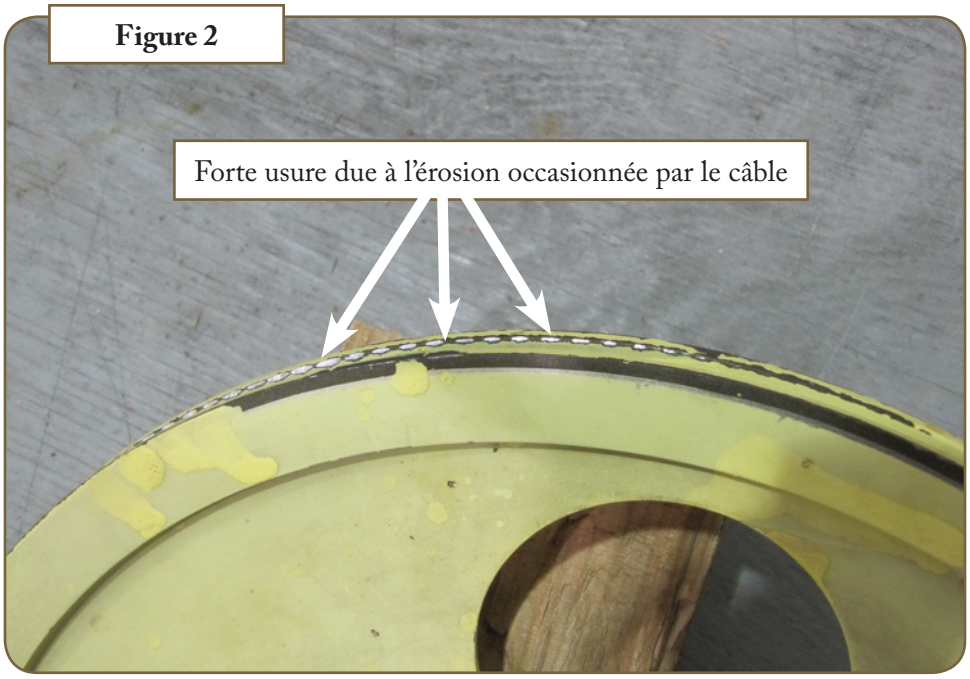


L'utilisation prolongée du quadrant de direction arrière incorrectement monté a causé une érosion et une usure anormales des guides câbles, comme illustré à la figure 2.

On remarque également dans la figure 3 que le quadrant était désaligné d'environ 6,3 cm (2,5 po) par rapport au protège câble.

Dans une telle situation, le risque que le câble de direction sorte des guides câbles du quadrant est beaucoup plus élevé, ce qui aurait pu entraîner une perte de maîtrise totale de la direction.

Figure 2



L'exploitant a examiné le livret technique de maintenance et en a déduit que le quadrant avait été retiré de l'arbre de commande de direction au cours de la dernière grande vérification de maintenance de catégorie « C », environ deux ans auparavant.

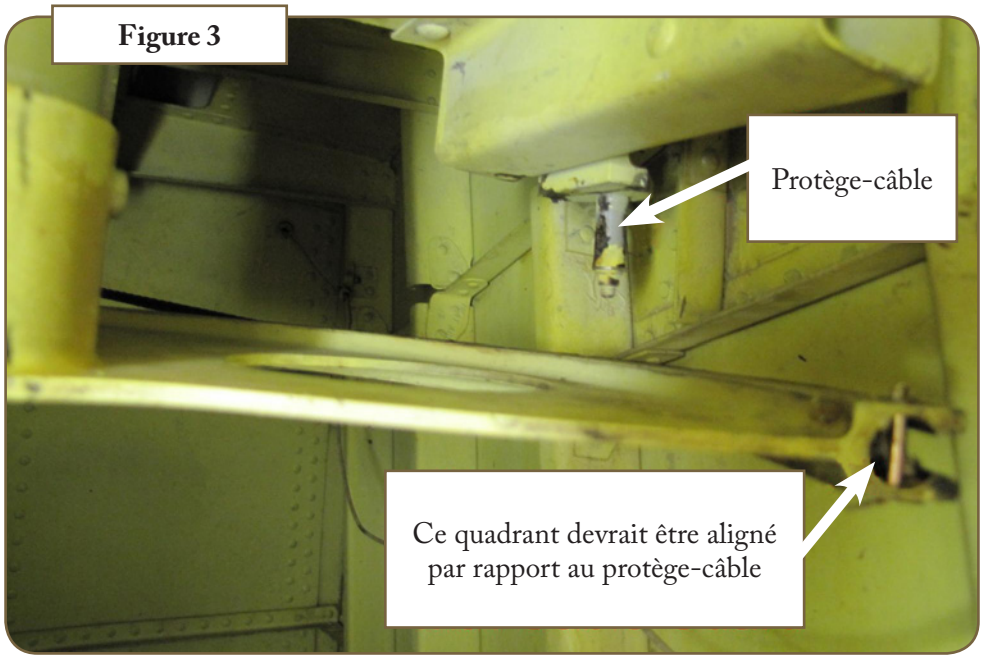
Tous ceux qui avaient participé aux travaux ont été avisés de l'erreur et une note de service visant les employés de l'atelier de maintenance a été publiée.

Commentaires de Transports Canada:

L'entretien effectué sur les circuits de commandes de vol au cours duquel ces derniers ont été ajustés ou dérangés de quelque façon que ce soit nécessite l'exécution d'une « vérification autonome » et l'apposition d'une « deuxième signature », à part de la remise en service par le service de maintenance.

Tout élément d'un circuit nécessitant une inspection obligatoire, qu'il s'agisse d'une commande de vol, comme dans le cas présent, ou d'une commande moteur, doit être vérifié par une personne autre que celle qui a effectué le travail d'installation conformément à l'article 571.10, Certification après maintenance du RAC. 🛠

Figure 3



Aéronefs

AIRBUS, A310 304 RDS # 20101223006

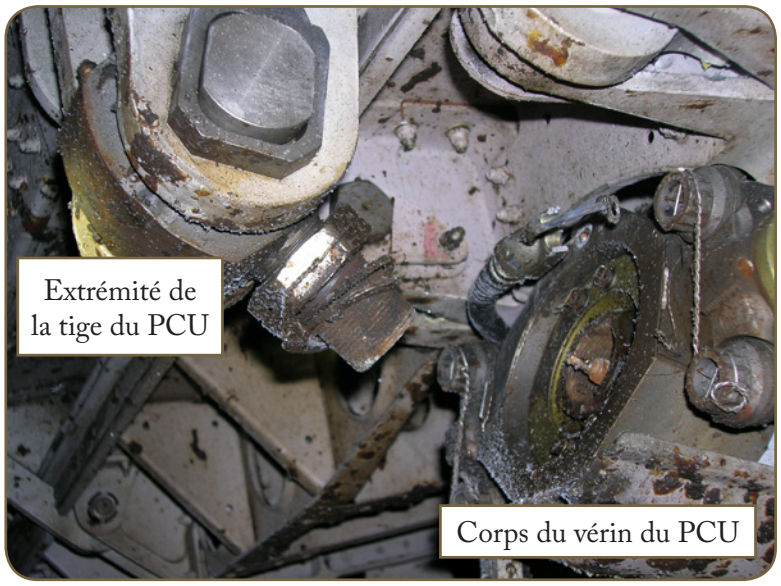
Rupture de l'extrémité de la tige du PCU d'un déporteur vol

RDS présenté :

Un panneau déporteur droit s'est mis à flotter librement en vol. Le personnel de maintenance a constaté que l'extrémité de la tige filetée du vérin du déporteur droit n° 2 s'était rompue et détachée de son corps, à proximité du PCU.

Avant cette constatation effectuée au cours du vol précédent, un report de la liste minimale d'équipement (MEL) concernant une défaillance des déporteurs n° 2 et 3 avait été appliqué, et l'aéronef avait été autorisé à partir.

Le vérin du PCU du déporteur vol a été remplacé, la MEL a été supprimée et l'aéronef a été remis en service.



Commentaires de Transports Canada :

Les renseignements relatifs à cette constatation ont été transmis à Airbus en vue d'un examen plus approfondi.

Transports Canada, Aviation Civile (TCAC) aimerait rappeler à tous les exploitants l'importance de s'assurer de l'intégrité des systèmes appropriés d'un aéronef avant d'appliquer les reports de MEL. 🛠

BAE - UK, 3112 RDS # 20101028003

Corrosion d'une pièce de retenue du siège de porte passagers

RDS présenté :

Une petite déchirure du joint d'étanchéité de la porte passagers de l'aéronef a causé une perte de pressurisation. Au cours de l'inspection de maintenance, la présence de corrosion a été constatée lorsque le joint d'étanchéité a été retiré.

Une inspection approfondie a révélé que la corrosion avait touché le revêtement sur une superficie de 2,5 cm (1 po) sur 1,27 cm (1/2 po) au niveau du dessus de la pièce de retenue de la porte sous le joint d'étanchéité.

Une réparation a été effectuée, la corrosion a été éliminée et l'appareil a été remis en service.

Commentaires de Transports Canada :

BAE United Kingdom est le titulaire du certificat de type (TCT) de l'aéronef en question et, à ce titre, comme il a été mentionné par l'exploitant, il a publié la lettre d'information 52-J31-J32-664-1 et a révisé le programme de maintenance afin d'y inclure une tâche d'inspection de la porte passagers plus détaillée.

Transports Canada, Aviation Civile (TCAC) souhaite sensibiliser tous les propriétaires et les exploitants de ce modèle d'aéronef à ce genre de problème et aux efforts mis de l'avant par BAE afin de le résoudre. 🛠

BEECH 1900C RDS # 20110506002

Tambour du servomécanisme de la gouverne de profondeur du pilote automatique gelé

RDS présenté :

L'aéronef avait été stationné à l'extérieur et avait passé la nuit sous la pluie. Le lendemain, alors qu'il était au FL 240 (24 000 pieds), le pilote a reçu le message de débranchement du pilote automatique. Il a donc pris les commandes de l'aéronef et a remarqué qu'il y avait une petite résistance de la commande de profondeur.

Après le vol, le personnel de maintenance a accédé à la section de la queue et a découvert que le tambour de câble du servomécanisme de la gouverne de profondeur du pilote automatique était recouvert de glace. Il était évident que la pluie de la nuit précédente avait atteint le stabilisateur pour se rendre ensuite sur le tambour de câble. Ainsi, le jour suivant, quand l'aéronef volait à 24 000 pieds, de la glace s'est formée sur le tambour de câble du pilote automatique, occasionnant ainsi une résistance des commandes de profondeur.

L'exploitant a mentionné qu'il s'agissait du deuxième incident de ce genre.

Commentaires de Transports Canada :

Transport Canada, Aviation Civile (TCAC) souhaite rappeler aux propriétaires et exploitants de stationner leurs aéronefs dans un hangar (dans la mesure du possible) quand il pleut. Toute entrave aux commandes de vol primaires et secondaires peut compromettre la sécurité des vols. 🛠

BEECH 390 RDS # 20091002006

Fuite de carburéacteur haute pression

RDS présenté :

Le pilote a constaté la présence d'une fuite de carburant au cours de l'inspection prévol. Le personnel de maintenance a retiré le capotage réacteur et a nettoyé le carburant résiduel qui se trouvait aux abords immédiats. Au moment du point fixe devant servir à vérifier s'il y avait des fuites de carburant, il est apparu qu'un jet de carburant haute pression sortait d'une conduite de carburant allant de la région du mât réacteur jusqu'au régulateur de carburant hydromécanique. Le carburant était projeté contre l'arrière de l'un des allumeurs du réacteur. Heureusement, ce dernier a été immédiatement coupé avant qu'un grave incendie n'ait le temps de se déclarer.

La conduite de carburant défectueuse a été remplacée; toutefois, elle ne présentait aucune trace évidente de dommages dus au frottement ou à l'usure.

Commentaires de Transports Canada :

Une recherche dans la base de données RDS a révélé la présence de plusieurs rapports antérieurs signalant que cette conduite de carburant haute pression s'était usée par frottement et avait été endommagée à la suite d'un contact avec le verrou de capotage réacteur tout proche.

Les réacteurs de cet aéronef sont logés à un endroit qui ne laisse pas beaucoup d'espace disponible; par conséquent, il est recommandé qu'une distance suffisante soit maintenue entre les conduites, les tubes, les câbles et les fils. 🛠

Fuite hydraulique dans la porte de soute

RDS a présenté :

Une fuite de liquide hydraulique a été trouvé en fermant la porte de soute principale. Une enquête de la maintenance a permis de déceler une fuite de liquide hydraulique dans la conduite collectrice de la porte de soute, sur le corps du clapet anti-retour, en raison d'une fissure circulaire complète.

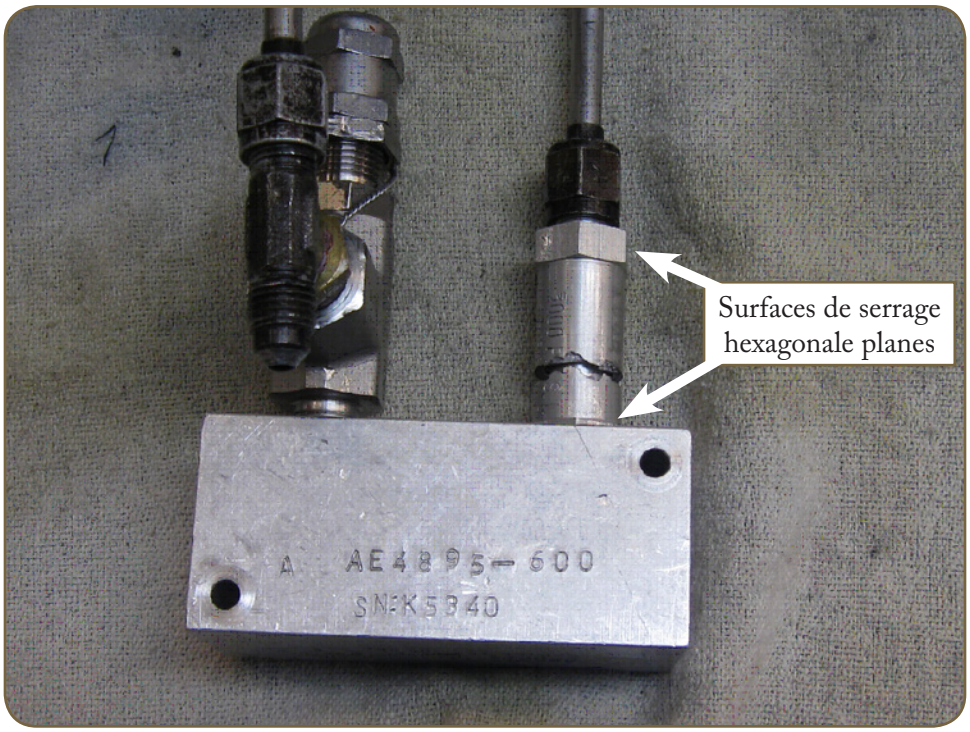
La conduite collectrice a été remplacée, l'étanchéité ainsi que le fonctionnement ont été vérifiés et l'aéronef a été remis en état de service.

Commentaires de Transports Canada :

Le corps cylindrique du clapet anti-retour, fixé à la conduite collectrice, comporte deux surfaces « de serrage hexagonal » planes : l'une près de sa base, utilisée spécifiquement pour le fixer à la conduite collectrice, et une deuxième au point de fixation de la conduite hydraulique, utilisée pour le support de fixation de cette dernière.

On soupçonne que, lors de l'installation, la conduite hydraulique a été serrée sans l'utilisation et l'aide des surfaces de serrage hexagonal du clapet antiretour, ce qui a donné lieu à une contrainte du corps cylindrique de ce dernier et en a provoqué la rupture.

Transports Canada, Aviation Civile (TCAC) aimerait aviser tous les spécialistes de la maintenance de l'importance de comprendre ces caractéristiques de conception et pratiques de maintenance pour installer correctement des composants hydrauliques. 🛠



Défaillance d'un clapet anti-retour de réacteur CFM56-7B

RDS présenté :

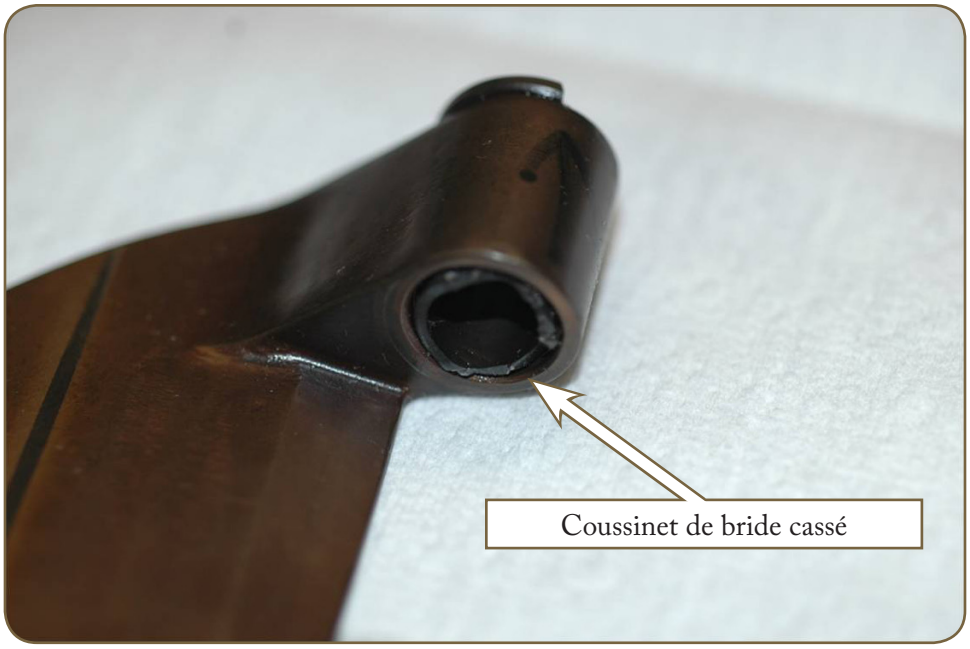
Au cours de la descente, automanette embrayée, l'équipage de conduite a constaté la présence d'un pompage et de décrochages intermittents du réacteur gauche. L'équipage a débrayé l'automanette et, en actionnant lui-même les commandes des gaz, il a pu suffisamment maîtriser la tendance du réacteur au pompage.

Les paramètres réacteur sont restés normaux au cours de la descente et l'aéronef s'est posé sans encombre. Pendant le roulage vers le hangar de maintenance, le débit carburant du réacteur gauche a fluctué doucement entre 700 et 800 lb/h. À la suite d'une légère poussée sur les manettes, le réacteur gauche s'est mis à trembler et vibrer, après quoi est apparu un message de panne réacteur suivi d'un arrêt automatique de celui-ci.

Le personnel de maintenance a exécuté la tâche 805 du FIM 71-05 et a découvert par la suite que le clapet anti-retour du 5e étage était coincé en position ouverte. Le clapet a été remplacé à titre de mesure corrective, puis l'aéronef a été remis en service.

Commentaires de Transports Canada :

Il est important que le personnel de maintenance sache reconnaître la présence d'un clapet défectueux afin d'éviter qu'un réacteur subisse des dommages supplémentaires. 🛠



Vis desserrées de l'arbre d'entraînement des becs

RDS présenté :

Dans le cadre d'une activité prévue, en retirant le pylône du réacteur droit, du personnel de maintenance à découvert que le manchon d'accouplement de l'arbre d'entraînement des volets de bord d'attaque de l'aile gauche, à la référence voilure 468, comportait des vis de fixation desserrées parce qu'il manquait un fil-frein.

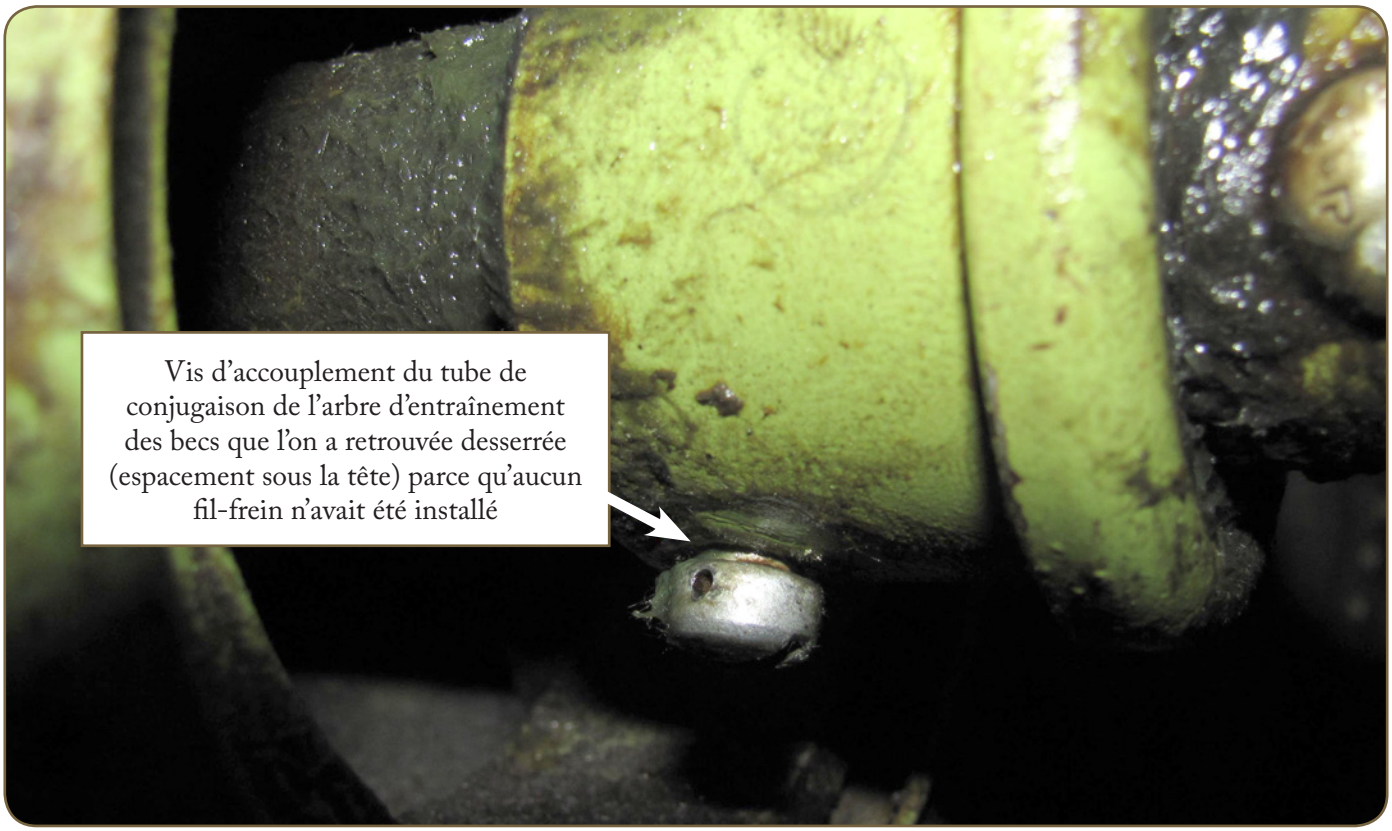
On a resserré et freiné au fil les vis de fixation conformément au manuel de maintenance de l'aéronef 27-81-05 et 27-52-09.

Lors de cette constatation, l'exploitant a procédé à l'inspection de tous les accouplements des arbres d'entraînement des volets de bord d'attaque et de tous les accouplements des tubes de conjugaison des volets de bord de fuite sur tout le reste de sa flotte de Boeing 747, afin d'en assurer l'installation et la sécurité appropriées conformément au manuel de maintenance de l'aéronef.

Commentaires de Transports Canada :

Toutes les pièces de fixation aux aéronefs comportent une forme de freinage ou de sécurité visant à assurer que le couple appliqué est conservé pendant toute la durée de vie des dispositifs de fixation installés.

Le freinage au fil est l'une des nombreuses techniques utilisées pour assurer cette fonction importante et essentielle. 🛠



Panneau manquant sur le mât

RDS présenté :

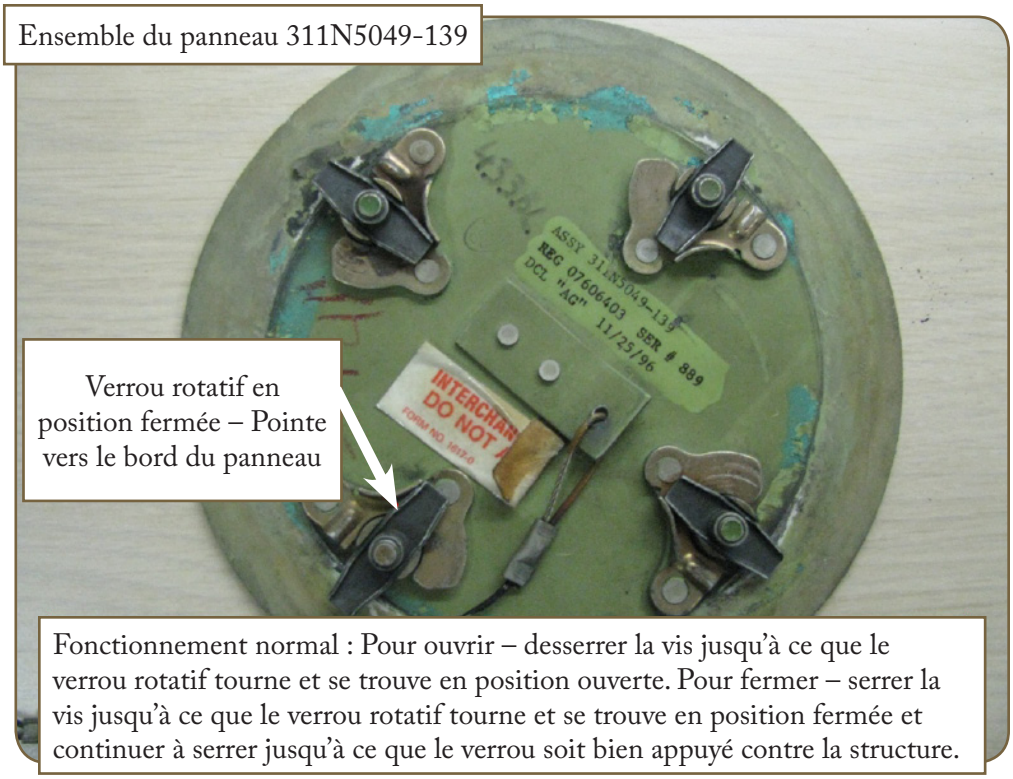
À l'arrivée, après le vol, il a été remarqué que le panneau de visite 443BR du côté extérieur du mât du moteur droit manquait. Référence du panneau 311n5049-139, catalogue illustré de pièces 54-53-01-05, article 175. Le panneau a été remplacé et l'aéronef a été remis en service.

Commentaires de Transports Canada :

L'exploitant avait déjà eu un problème semblable et une enquête interne avait été effectuée selon le processus standard du Système de gestion de la sécurité (SGS).

L'enquête a révélé que le problème avait été causé par une mauvaise installation du panneau.

Ensemble du panneau 311N5049-139



Verrou rotatif en position fermée – Pointe vers le bord du panneau

Fonctionnement normal : Pour ouvrir – desserrer la vis jusqu'à ce que le verrou rotatif tourne et se trouve en position ouverte. Pour fermer – serrer la vis jusqu'à ce que le verrou rotatif tourne et se trouve en position fermée et continuer à serrer jusqu'à ce que le verrou soit bien appuyé contre la structure.

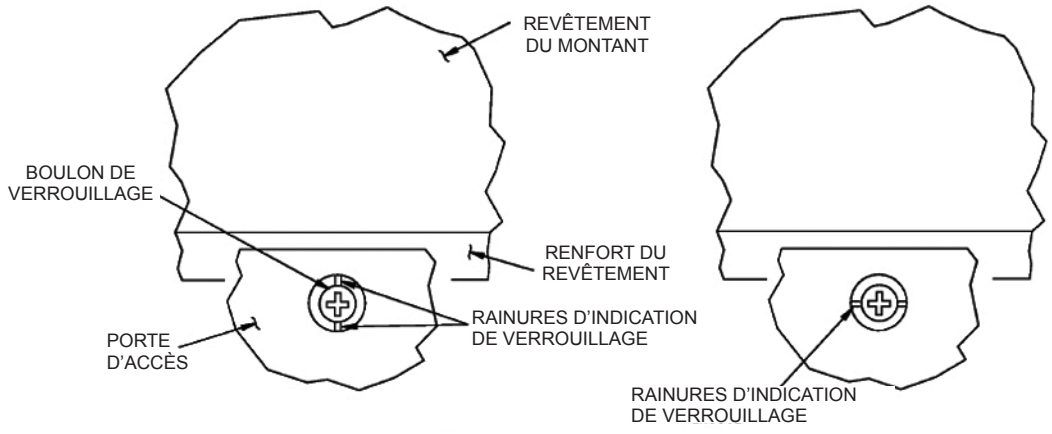
Le manuel de maintenance de l'aéronef 54-53-01 de Boeing illustre dans quel sens doivent se trouver les « rainures d'indication de verrouillage » du panneau en position « fermée/verrouillé » et en position « ouverte/déverrouillée » (voir ci-dessous).

Le manuel contient aussi une image de l'arrière du panneau en position « fermée/verrouillée ». Il est à noter que les repères de « position des rainures » indiquent la position du verrou rotatif qui retient le panneau à la structure du mât.

BOEING

757

Manuel de maintenance de l'aéronef



Grillage d'une borne du centre d'alimentation secondaire

RDS présenté :

L'équipage de conduite a signalé que l'écran d'affichage multifonctions 1 s'était éteint. Il n'était pas possible de démarrer le groupe auxiliaire de bord et une fois le moteur en marche, les messages « DCU A OFF », « Flaps Fail », « Fire Sys. Fault », « Inboard Brakes Fail », « L/H IAPS Fail », « Pack Fail », « Cabin Pressure Fault », « FDR Fail », « R/H Eng. Thrust Fault », « R/H Eng. Fault », « RDC Fault » et « MFD XTALK Fail » se sont affichés. Les écrans d'affichage multifonctions 1 et 2 ont été permutés, mais les messages de défaillance sont restés en l'état. Il n'y avait aucun message CAS de défectuosité, à l'exception du déclenchement du disjoncteur du module d'acquisition de données A.

Il a été confirmé que deux barres omnibus (bus essentiel) n'étaient pas alimentées et que les connexions de batterie étaient bonnes. Au moment de la vérification visuelle du centre d'alimentation secondaire gauche, il a été confirmé que les fils et la borne T1 étaient grillés et avaient fondu.

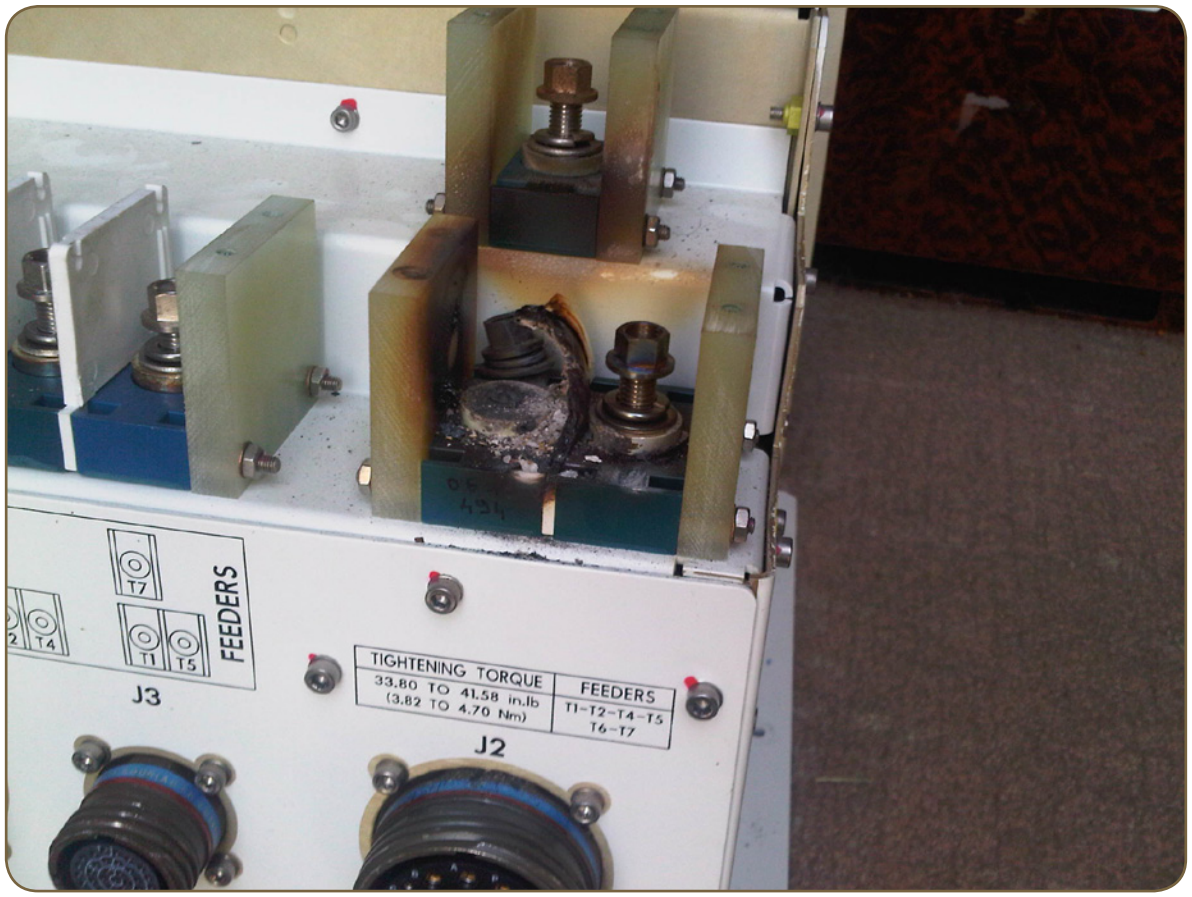
Le centre d'alimentation secondaire a été remplacé et l'aéronef a été remis en service.

Commentaires de Transports Canada :

Il est difficile d'identifier les défectuosités électriques et d'en trouver la cause en raison de la complexité du circuit et, comme dans le cas présent, les messages de défectuosité qui peuvent s'afficher en cascade.

Il est essentiel de respecter le couple de serrage aux bornes de branchement des fils afin d'assurer un bon fonctionnement continu des circuits électriques.

Transports Canada, Aviation Civile (TCAC) aimerait rappeler à tous les exploitants et les spécialistes de la maintenance l'importance de bien brancher les fils et de respecter les couples de serrage aux points de fixation aux bornes. 🛠



Pincement du joint torique dans le capuchon d'un palier de tourillon du train avant

RDS présenté :

Durant l'exécution d'une tâche de maintenance non planifiée, un technicien a constaté la présence de graisse dans la partie avant du fuselage de l'aéronef, sous le plancher, entre la référence fuselage 202 et 280. La graisse en question s'était échappée du capuchon d'extrémité d'un palier de tourillon du train avant.

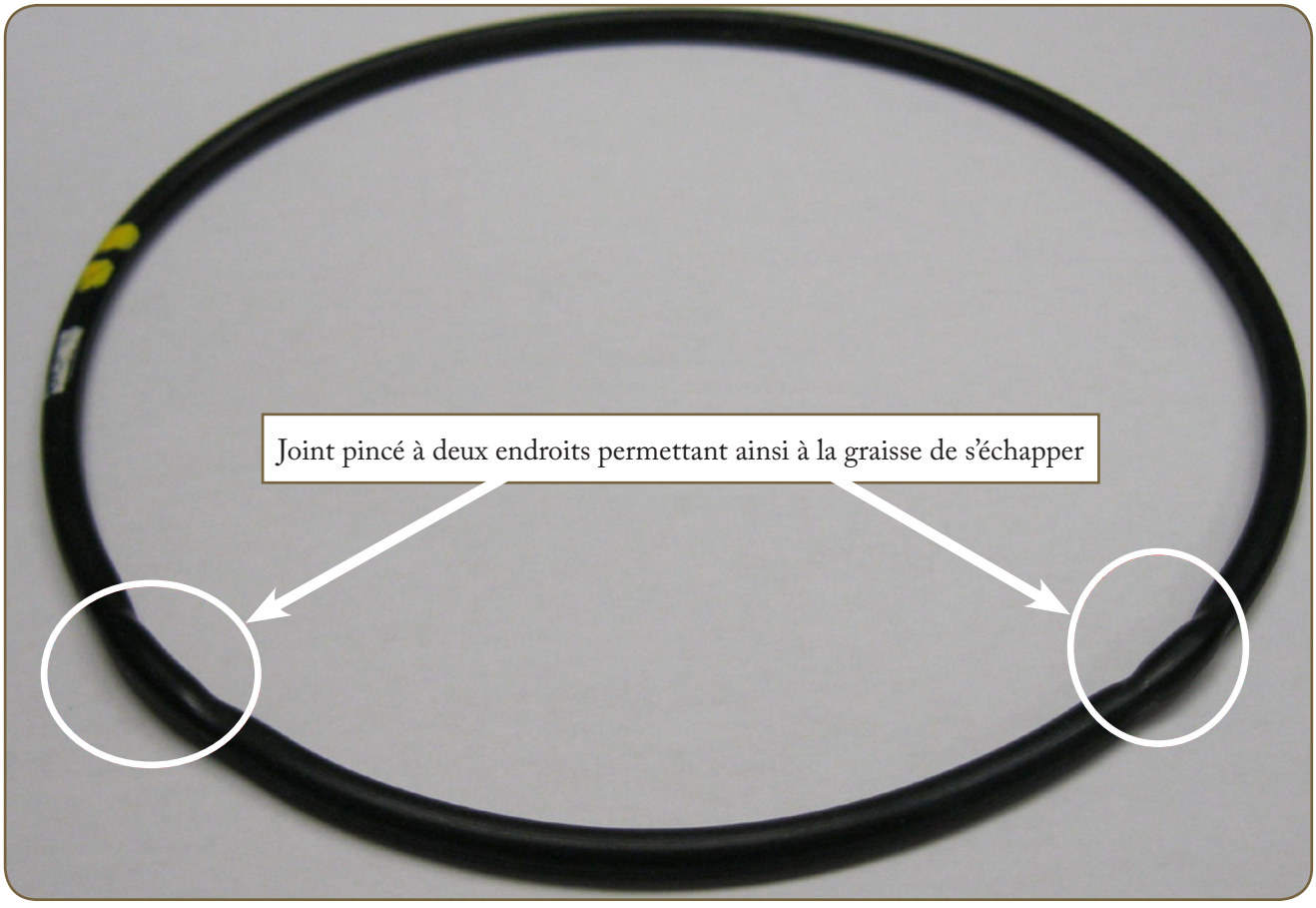
Un examen de maintenance a révélé que le joint torique du capuchon de palier avait été mal posé et qu'il était pincé, ce qui permettait à la graisse de s'infiltrer dans la zone pressurisée se trouvant sous le plancher dans la partie avant du fuselage de l'aéronef.

Le joint torique a été remplacé et installé correctement. Le capuchon a été réinstallé conformément au manuel de maintenance de l'aéronef, puis l'aéronef a été remis en service.

Commentaires de Transports Canada :

La présence de graisse à cet endroit est potentiellement dangereuse, car on y trouve quatre bouteilles d'oxygène à proximité. Bombardier Aerospace a publié l'avis de sécurité AW700-53-0328, dans lequel il décrit cette situation et précise les mesures correctives qui s'imposent.

Transports Canada, Aviation civile, souhaite informer tous les exploitants d'aéronef BD700 de cet événement et de l'avis de sécurité (AW) publié par Bombardier. 🛠

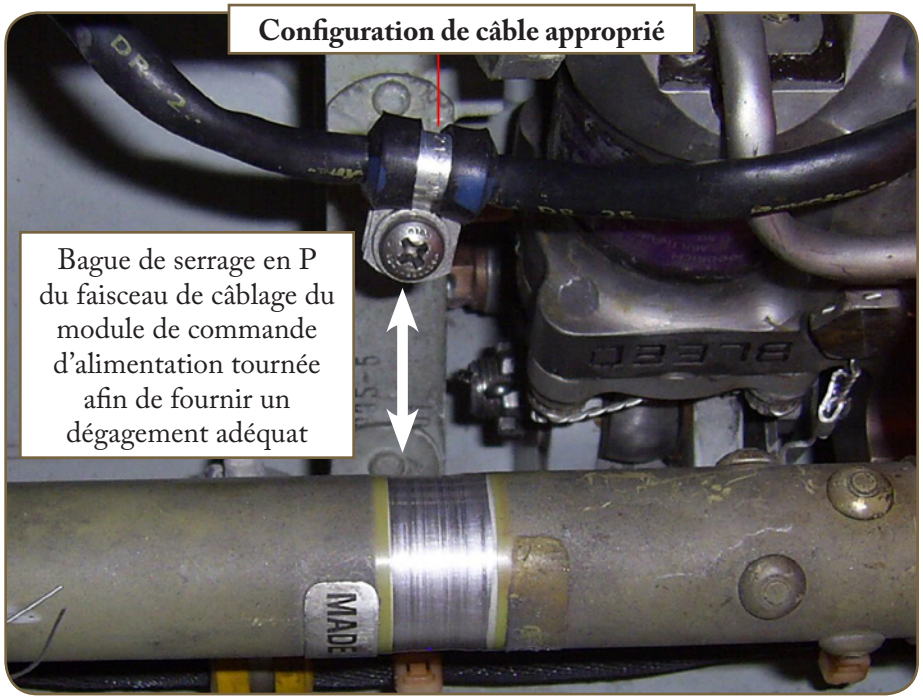


Frottement de la bague de serrage du faisceau de câblage d'un module de commande d'alimentation de déporteur

RDS présenté :

Au moment d'une inspection de maintenance prévue sur le système de volets, il a été remarqué que le tube de torsion de la commande des volets situé directement sous le module de commande d'alimentation des déporteurs vol intérieur de l'aile droite frottait sur une bague de serrage en P du faisceau de câblage au moment de la sortie et de la rentrée des déporteurs entre zéro et huit degrés. Il a été déterminé que la bague de serrage en P était mal posée et elle a été tournée de 180 degrés afin de pointer vers le haut et de fournir un dégagement adéquat.

Configuration de câble approprié



Commentaires de Transports Canada :

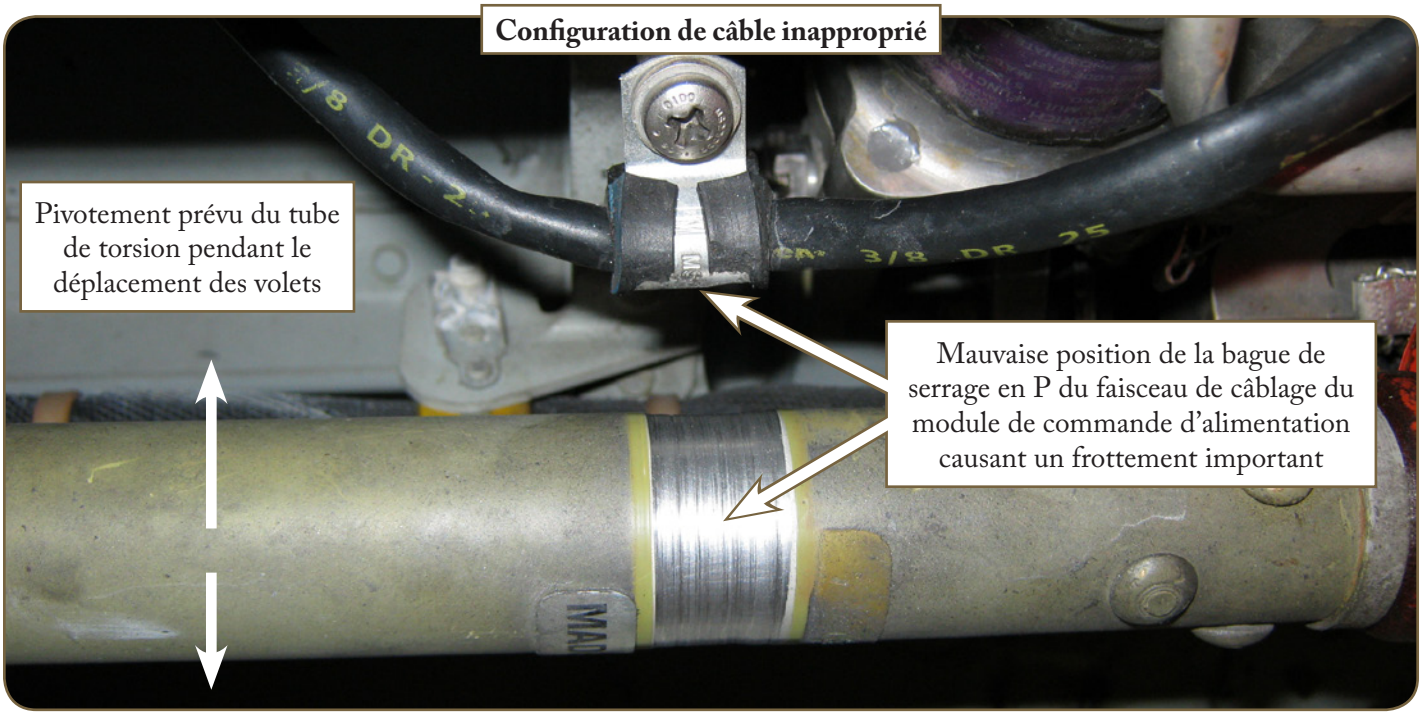
Il y a 4 modules de commande d'alimentation de déporteurs vol multifonctions dans l'aéronef. Le manuel de maintenance de l'aéronef indique comment poser chacun des 4 modules.

Actuellement, le manuel de maintenance de l'aéronef ne précise pas comment placer la bague de serrage en P qui retient le faisceau de câblage du module de commande d'alimentation.

Transports Canada, Aviation Civile (TCAC) étudie actuellement la question avec Bombardier Aéronautique afin de remédier à cette situation.

TCAC informe tous les exploitants de ce problème potentiel de configuration du faisceau de câblage du module de commande d'alimentation. 🛠

Configuration de câble inapproprié



CESSNA 208B RDS # 20091207005

Ferrure de support de transmission des volets – fissurée/délogée

RDS présenté :

La rentrée intempestive des volets de 20 à 10 degrés au cours d'une approche s'est traduite par une perte d'altitude de 50 pieds. Peu après, il y a eu déclenchement du disjoncteur du moteur des volets.

Après un atterrissage sans incident, le personnel de maintenance a découvert que la ferrure de support de transmission des volets s'était courbée et tordue, et avait ainsi déplacé la transmission des volets.

La mise en conformité avec le bulletin de service CAB05-4 (en date du 4 avril 2005) intitulé « Inspection/remplacement de la ferrure de support des vérins de volets » de Cessna Caravan a été effectué le 28 août 2005, à 6959 heures cellule. Ce bulletin de service demande de procéder à une inspection visant à déceler des fissures le long des parties arrondies intérieure et extérieure de la semelle, dans les régions avant et arrière de la ferrure de support. L'exploitant a ensuite utilisé la nécessaire trousse d'entretien de Cessna (SK) 208-158 pour remplacer la ferrure de support.

Commentaires de Transports Canada :

Les ferrures de transmission des volets absorbent des charges aérodynamiques importantes lorsque les volets sont sortis; il importe donc que l'équipage s'assure que les limites relatives aux volets et les vitesses soient respectées, conformément au manuel d'utilisation de l'aéronef. Une perte de portance pendant une phase critique de vol (approche) peut réduire de beaucoup le niveau de sécurité en vol.

Il est également recommandé que le personnel de maintenance porte une attention particulière à l'inspection de ces régions de la ferrure des volets. 🛠

DHC-8-300 RDS # 20071211001

Gel du vérin de compensation de la gouverne de profondeur

RDS présenté :

Pendant un vol de croisière au cours duquel le pilote automatique était embrayé, le message d'avis « Mistrim Nose Dn » (piqué en raison d'un mauvais réglage de la compensation) s'est affiché dans le poste de pilotage. Le pilote a débrayé le pilote automatique, puis il a remarqué qu'il fallait exercer une force additionnelle au manche vers l'avant pour maintenir un vol en palier. Le pilote n'a pas été en mesure de pousser sur le compensateur de la gouverne de profondeur, car le volant de compensation était bloqué. L'indicateur de compensation indiquait également une position qui se trouvait en avant de la plage de décollage. Il a également été établi que le compensateur de la gouverne de profondeur se déplaçait vers l'arrière, mais pas vers l'avant. Après avoir déclaré une situation d'urgence au contrôle sol, l'équipage a effectué une approche normale et un atterrissage sans incident.

La graisse se trouvant sur la chaîne du vérin de compensation semble laiteuse, ce qui laisse croire qu'elle a absorbé de l'humidité

Du personnel de maintenance a procédé à une vérification du fonctionnement du système du compensateur de la gouverne de profondeur, mais sans parvenir à reproduire la condition signalée. Un examen plus poussé a révélé que le lubrifiant du vérin à vis du compensateur de la gouverne de profondeur semblait de couleur laiteuse et qu'il y avait visiblement présence d'eau. Les vérins à vis gauche et droit ont ensuite été purgés de toute graisse/eau contaminée, puis ils ont été lubrifiés conformément aux directives du constructeur.

Avant ce vol, l'avion avait été stationné à l'extérieur, sous une pluie torrentielle, ce qui avait pu donner lieu à une accumulation d'eau dans la cavité du vérin à vis. Le temps que l'aéronef atteigne l'altitude de croisière, du givre s'était formé et avait limité le mouvement du compensateur de la gouverne de profondeur. Il semble que du givre avait obstrué les maillons de la chaîne du vérin de compensation et empêché le mouvement de compensation. De plus, l'un des trous d'accès de l'empennage n'était pas scellé adéquatement, ce qui avait permis à de l'eau de s'y infiltrer.

Commentaires de Transports Canada :

En consultant la base de données des RDS, on a constaté qu'il y avait deux rapports similaires reliés à l'infiltration d'eau et au « gel » du mécanisme des maillons de la chaîne du vérin de compensation.

On rappelle aux exploitants de reconnaître davantage ces dangers dans les conditions météorologiques défavorables. 🛠

GULFSTREAM - ISRAËL, GULFSTREAM 200 RDS # 20110330007

Conduites hydrauliques inversées

RDS présenté :

Après une série de vols et d'inspections quotidiennes, les techniciens d'entretien ont remarqué qu'il se produisait un lent transfert de liquide hydraulique entre les circuits hydrauliques de gauche et de droite. Une inspection détaillée des activités de maintenance antérieures a eu lieu en suivant les recommandations du constructeur.

Les conduites de retour du circuit hydraulique du vérin de l'aileron gauche avaient été interverties. La pression d'alimentation du circuit de gauche retournait dans la bâche hydraulique du circuit de droite et vice versa, pour la pression d'alimentation du circuit de droite.

La configuration des conduites a été rectifiée et l'aéronef a été remis en service équipé d'un système permettant de surveiller de près le niveau de liquide hydraulique dans la bâche du circuit.

Après plusieurs vols, il a été remarqué que le transfert de liquide continuait, mais était considérablement réduit.

Des inspections plus poussées ont révélé que les conduites de retour du circuit hydraulique du vérin de l'aileron de droite étaient également interverties. Les conduites ont été replacées correctement et l'aéronef a été remis en état de service. Après plusieurs vols, il a été confirmé que le transfert de liquide avait cessé.

Commentaires de Transports Canada :

Le bon fonctionnement des circuits hydrauliques de l'aéronef nécessite une configuration correcte des conduites hydrauliques.

Le chapitre 27-10-80 du manuel de maintenance de l'aéronef contient une « note » concernant le scénario susmentionné et définissant la configuration d'installation appropriée des conduites hydrauliques.

En corrélation avec le manuel d'identification des pannes, le manuel de maintenance de l'aéronef devrait être consulté afin de s'assurer que les éléments sont installés correctement et qu'ils fonctionnent normalement lors d'une recherche de défaillance. 🛠

Fissures sur le bâti-moteur

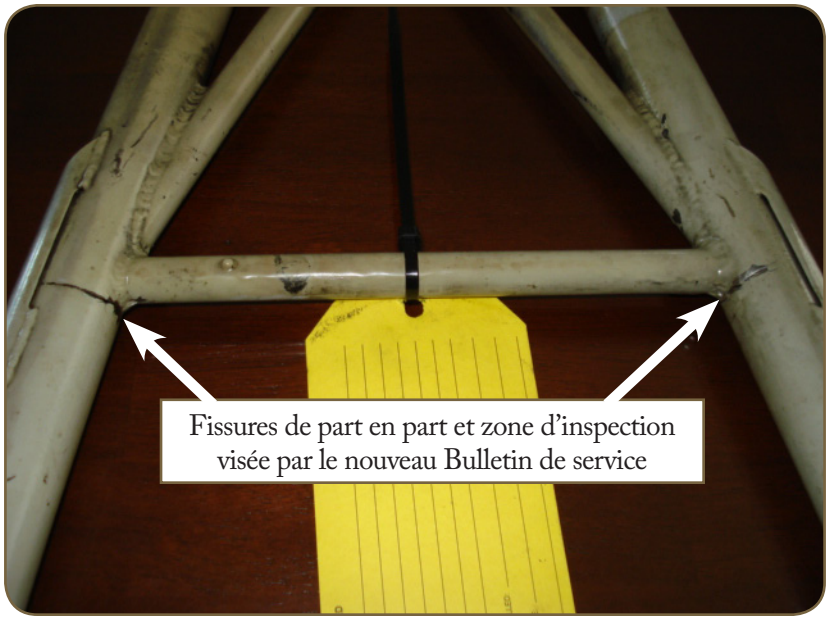
RDS présenté :

Au moment d'un entretien régulier, les services de maintenance ont découvert que le cadre tubulaire du bâti-moteur inférieur gauche était fissuré de part en part sur l'intérieur et l'extérieur. Le bâti-moteur a été retiré et envoyé pour réparation.

Commentaires de Transports Canada :

L'exploitant avait eu un problème semblable avec un autre aéronef, et lTransports Canada, Aviation Civile (TCAC) avait informé M7 Aerospace, le constructeur et le titulaire du certificat de type de l'aéronef, de même que la Federal Aviation Authority (FAA).

TCAC aimerait informer tous les exploitants que M7 Aerospace a publié récemment le Bulletin de service 226-71-018 qui recommande une inspection détaillée de la zone visée du bâti-moteur. 🛠



Giravions

BELL TEXTRON - USA, 212 RDS # 20100223002

Traverse tubulaire fissurée

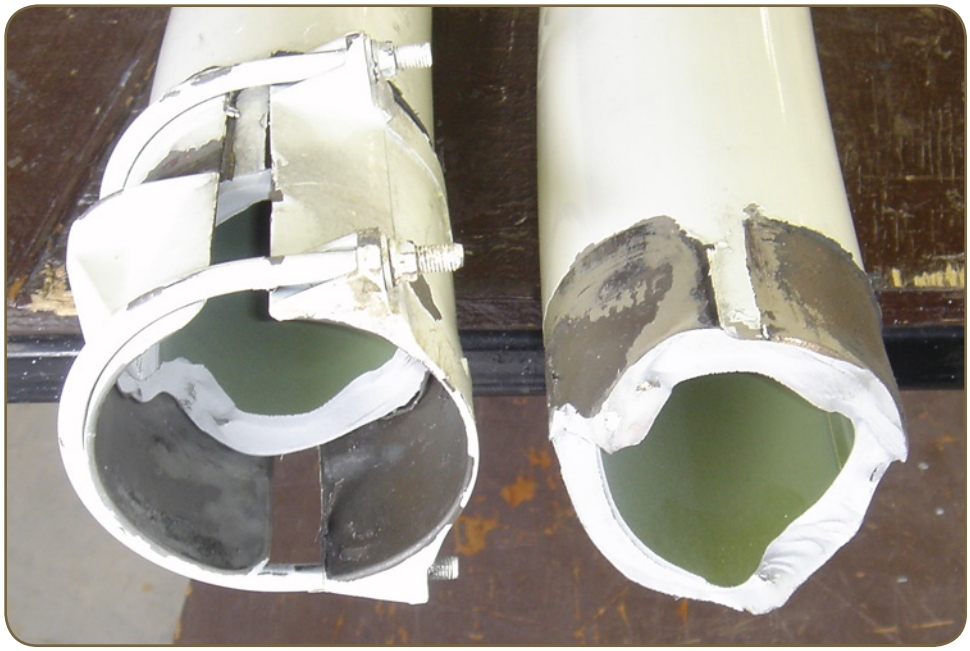
RDS présenté :

Le pilote a remarqué une vibration inhabituelle de la cellule et il a cru que le train d'atterrissage était desserré. Un TEA a effectué des inspections plus poussées, mais aucune anomalie n'a été trouvée.

Lors d'un atterrissage sur une piste d'héliski, un violent bruit a retenti et il y a eu un léger enfoncement du côté arrière droit de l'hélicoptère. Comme l'inspection qu'a effectuée le guide d'héliski n'a permis de déceler aucun signe, les opérations se sont poursuivies. L'inspection après vol qu'a effectuée un TEA a permis d'établir que la traverse tubulaire arrière du train d'atterrissage était fissurée.

Une fois retiré, la traverse tubulaire a été découvert rompue sous la semelle. On croit que la fissure s'est propagée à partir d'une petite piqûre de corrosion.

On n'a trouvé aucun autre dommage à la cellule. 🛠



AEROSPATIALE, AS 350B2 RDS # 20100413015

Usure des butées sphériques de rotor principal

RDS présenté :

Durant une inspection, on a constaté de nombreuses protubérances entre les plaques et la pièce de caoutchouc des butées sphériques.

Les butées ont été nettoyées et ont fait l'objet d'un essai en vol. Peu après, le caoutchouc a recommencé à sortir entre les plaques et la pièce en caoutchouc.

Commentaires de Transports Canada:

Une recherche dans la base de données du SWRDS n'a pas relevé d'incidents semblables. Eurocopter a indiqué à l'exploitant de remplacer les butées sphériques. 🛠

AVCO LYCOMING, TIO-540-AJ1A RDS # 20110301004

Soupapes d'échappement coincées en position ouverte

RDS présenté :

Lors des vérifications obligatoires effectuées conformément au bulletin de service SB11-73-01, on a remarqué que les soupapes d'échappement en positions 3 et 4 restaient partiellement ouvertes.

Commentaires de Transports Canada :

Transports Canada, Aviation Civile (TCAC) recommande que les techniciens d'entretien d'aéronefs lisent attentivement les documents d'appui supplémentaire que publient les constructeurs d'aéronefs. Il s'agit, dans le cas présent, de Lycoming Service Instruction 1425A (instruction de service 1425A) et bien sûr du bulletin de service 388C dont l'application est obligatoire.

Voici un extrait de l'instruction de service 1425 A publiée par Lycoming :

[Traduction] « L'expérience sur le terrain a montré que de l'huile moteur contaminée augmentait les probabilités de grippage ou de coincement de soupapes. Une telle situation se produit lorsque les contaminants contenus dans l'huile moteur se déposent sur la tige, ce qui restreint les mouvements de la soupape et provoque des à-coups et des ratés intermittents dans le moteur. Si des mesures correctives ne sont pas prises pour retirer ces dépôts, une soupape peut rester coincée et ainsi endommager le moteur. » 🛠

Consignes de navigabilité (CN) relatives aux équipements

Transports Canada (TC) s'efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles CN applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme TC ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareillages touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement.

Nous invitons les techniciens d'entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de TC, de leur CTC local, de leur IPM ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/cawis-swimn.

Fabricant	N° de CN	Origine	Description
AERAZUR	2011-0094	EU	Emballage sous vide de gilet de sauvetage - Modification
CHELTON REPLACEMENT	2011-0093	EU	Équipement/Aménagement intérieur – Antenne de radiobalise de repérage d'urgence (ELT) – Modification/Remplacement
CHELTON REPLACEMENT	2011-0103	EU	Équipement/Aménagement intérieur – Antenne de radiobalise de repérage d'urgence (ELT) – Modification/Remplacement
INTERTECHNIQUE	2011-0090	EU	Détendeurs de masque à oxygènes
KOITO	2011-12-01	É.-U.	Siège passager – Inspection/Remplacement
SA01303WI	2011-06-02	É.-U.	Interruption de l'alimentation électrique du FADEC – Avis de correction

Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne (SAIBs)

Un « Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne (SAIBs) » est un outil d'information qui vise à alerter le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité (CN).

N° de SAIB	Marque/ Entreprise	Objet	Date de publication
FAA - *www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/SAIB/*			
CE-11-30	Air Tractor, Inc.	Structures d'aéronef	05-09-2011
SW-11-31	Honeywell	Système d'avertissement de proximité du sol amélioré Honeywell MK XXII	05-11-2011
CE-11-32	M7 Aerospace LP	Section bâti moteur	05-11-2011
SW-11-33	Eurocopter France	Hélicoptère Eurocopter France AS 355; amélioration de verrou de capotage de boîte de transmission principale	05-16-2011
NM-11-34	Bombardier Inc.	Portes : portes passagers/équipage, ressorts Tensator d'actionneur de porte	05-17-2011
CE-11-36	Cessna Aircraft Company	Huile moteur : interférence du filtre à huile	05-31-2011
CE-11-37	Cessna Aircraft Company, Piper Aircraft, Inc.	Commandes de vol – Câbles d'aileron effilochés	05-31-2011
CE-11-38	Honeywell	Équipement de secours; radiobalise de repérage d'urgence RESCU 406(S)	06-03-2011
SW-11-39	FreeFlight Systems (également connu comme Trimble)	Navigation – GPS	06-07-2011
CE-11-40	Allied Ag Cat Productions, Inc.	Commandes de vol : direction	06-10-2011
AESA - *ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1*			
NM-11-23	Boeing	767-400ER – Basculeur de train d'atterrissage principal	04-05-2011
NE-11-22	Rolls-Royce Corp.	Moteurs AE 3007 - Remplacement du régulateur automatique à pleine autorité redondante (FADEC) de référence 23073177	04-06-2011
NE-08-26R3	Lycoming Engines	Magnétos doubles D2000 et D3000 de TCM Ignition Systems (anciennement Bendix)	04-06-2011
NM-11-25	AVOX Systems	Masques à oxygène supplémentaire destinés aux passagers des aéronefs de transports	04-06-2011
NE-11-27	General Electric	Moteurs CF6-80 – Injecteurs de carburant mal soudés	04-06-2011
CE-11-28	Hawker Beechcraft Corp.	Séries 55, 56, 58 et 95-55 – Circuits électriques et carburant	04-11-2011
2011-01R1		Essence aviation sans plomb (Avgas) UL 91	04-19-2011
2011-06	Gulfstream Aerospace LP (GALP)	Perte de la porte d'entrée principale en vol	05-05-2011
2011-07		Vols de vérification fonctionnelle	05-05-2011
CE-11-29	Cessna Aircraft Company	Cessna 414A et 421C, si modifiés en vertu d'un CTS de S-TEC Corporation – Circuit de commandes de vol	05-10-2011
CE-08-14	Diamond	Aéronefs DA 40 et DA 40F équipés de récepteurs Garmin G1000 en vertu des certificats de type supplémentaires (CTS) SA01254WI et SA01389WI – Défaillance possible d'un suppresseur de tension transitoire	05-11-2011
2008-20		RETIRÉ – SAIB de la FAA CE-08-12R1, CE-08-13 et CE-08-14 Maintenant directement intégrés	05-11-2011
CE-11-30	Air Tractor, Inc.	(tous types et modèles) – Corrosion structurale de la cellule	05-11-2011
CE-08-12R1	Cirrus Design Corp.	Aéronefs SR20 et SR22 – Défaillance possible d'un suppresseur de tension transitoire	05-11-2011
CE-08-13	Piper Aircraft, Inc.	Piper PA-28, PA-32, PA-34, PA-44 et PA-46 – Défaillance possible d'un suppresseur de tension transitoire	05-11-2011
2009-18R1		Inspection des boulons de retenue des pales du rotor principal	05-12-2011
SW-11-31	Honeywell	Système d'avertissement de proximité du sol amélioré (EGPWS) MK XXII – Mise à jour du logiciel	05-13-2011
CE-11-32	M7 Aerospace LP	Aéronefs SA226 – Section bâti moteur	05-13-2011
2011-08		Marques extérieures des issues d'avions de transport tout cargo	05-17-2011

Nº de SAIB	Marque/ Entreprise	Objet	Date de publication
2011-10		Équipement non assujetti dans le poste de pilotage et sur les auvents	05-17-2011
2011-09		Réaction du pilote en cas de survitesse d'une hélice dans un avion à moteur à piston	05-17-2011
2010-17R4		Vol dans l'espace aérien contaminé par des cendres volcaniques	05-24-2011
2010-32		RETIRÉ – Remplacé par l'AD 2011-0043 de l'AESA	05-25-2011
2011-11		Une façon sûre de monter un planeur	05-25-2011
2011-12	Bombardier Inc.	Bombardier BD-700 – Défaillance possible des ressorts Tensator d'actionneur de porte de sortie	05-26-2011
CE-11-36	Cessna Aircraft Company	Aéronefs Cessna 172S – Câbles d'aileron effilochés	06-01-2011
CE-11-37	Piper Aircraft, Inc.	Aéronefs Piper PA-44-180 ainsi que Cessna 172R et S – Interférence du filtre à huile moteur	06-06-2011
2011-16	Teledyne Continental	Installation de condensateur de magnéto de TCM Ignition Systems (anciennement Bendix)	06-08-2011
SW-11-39	FreeFlight Systems	Récepteur de navigation GPS des séries 2000 et 2101 Approach	06-08-2011
2011-18	Techtest Ltd.	Radiobalise de repérage d'urgence (ELT) – Considérations sur le marquage et la formation	06-15-2011
CE-11-40	Allied Ag Cat Productions, Inc.	G-164 – Fissuration possible du gouvernail de direction	06-16-2011

Rapports de difficultés en service

LÉGENDE

JASC : Code de la Joint Aircraft System définissant les systèmes/composants

N° RDS : N° de contrôle RDS de l'Aviation Civile de Transports Canada – veuillez citer ce numéro dans n'importe quelle correspondance ou n'importe quelles requêtes

RÉG. : Région de TCAC d'où provient le RDS :
PAC = Pacifique
RPN = Prairies et Nord
ONT = Ontario
QUÉ = Québec
ATL = Atlantique
RCN = Ottawa (AC)
VAR = Variées (régions)

Marque/ Modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
AÉRONEFS						
AERO COMMANDER						
690A	5753	EMBOUT À ROTULE	REB3N	FISSURÉ	20110419008	PAC
695A	7120	ISOLANT MOTEUR	620129527	CORRODÉ	20110430001	RPN
AEROSPATIALE						
AS 350B2	2822	POMPE D'APPOINT CARBURANT	P92B12209	HORS SERVICE	20110521001	RPN
AS 350B2	2824	CLAPET ANTI-RETOUR CARBURANT	986C125	EN ÉTAT DE SERVICE	20110418011	RPN
AS 350B2	6230	BAGUE	45026	FISSURÉ	20110422003	QUÉ
AS 350B2	7320	FCU	164540200	DÉFECTUEUX	20110413017	RPN
AS 350B2	7323	RESSORT DE BIELLETTE	350A57149000	CORRODÉ	20110401008	RPN
AS 350B3	2431	CARTE ASU N° 2	SE08451	CIRCUIT DÉFECTUEUX	20110524006	ONT
AS 350B3	6520	JOINT MAGNÉTIQUE	770441	FUITE	20110428013	ONT
AS 350B3	8097	INTERRUPTEUR DE DÉMARRAGE	975UNOB4AA5P	DÉFECTUEUX	20110513005	ONT
AS 350BA	2562	BATTERIE	S182050601	DÉFECTUEUX	20110603006	RPN
AS 350BA	2913	RESSORT D'ACCOUPLEMENT	S40AS	DÉFECTUEUX	20110428017	PAC
AS 350BA	5530	DÉRIVE	350A08550615	FISSURÉ	20110419013	PAC
AS 350BA	7311	REFROIDISSEUR HUILE MOTEUR	1184961	FUITE	20110608002	QUÉ
AGUSTA						
AW139	2900	CONDUITE HYDRAULIQUE	A494AD2C00C0360X	PRESQUE NEUVE	20110509003	QUÉ
AW139	2921	FILTRE ACOUSTIQUE	AS320808	FUITE	20110531010	PAC
AIR TRACTOR						
AT 802A	0	TUBE DE CADRE FUSELAGE	1102910	FISSURÉ	20110607010	PAC
AT 802A	0	TUBE DE CADRE FUSELAGE	1102910	FISSURÉ	20110607011	PAC
AT 802A	0	MOTEUR VOLETS	D186126	INTERMITTENT	20110613008	PAC
AT 802A	0	GARNITURE	MS28775314	FENDUE	20110615008	PAC
AT 802A	5313	TUBE DE CADRE FUSELAGE	1102910	FISSURÉ	20110601009	PAC
AT 802A	5751	CONTREPOIDS	206611206612	USÉ PAR FROTTEMENT	20110502002	PAC
AIRBUS						
A310 304	0	COUVERCLE	A5247015000200	MANQUANT	20110420006	QUÉ
A310 304	2897	CÂBLAGE CIRCUIT CARBURANT		ENDOMMAGÉ	20110408004	QUÉ

Marque/ Modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	Nº RDS	Rég.
A310 304	2923	COUSSINET DE GALET	742215AND73145	GRIPPÉ	20110513007	QUÉ
A319 114	2433	REDRESSEUR CONVERTISSEUR CC		DÉFECTUEUX	20110404001	QUÉ
A319 114	5610	FENÊTRE		BRISÉE	20110407006	QUÉ
A319 114	7300	COMMANDE MOTEUR		RÉINITIALISÉE	20110525005	QUÉ
A320 211	2211	CALCULATEUR PILOTE AUTO		RÉINITIALISÉE	20110502005	QUÉ
A320 211	2910	COLLECTEUR SERVICE SOL	S43500272	FUITE	20110518005	QUÉ
A320 211	2913	SOUS-ENS POMPE HYDRAULIQUE	693830	DÉFECTUEUX	20110525003	QUÉ
A320 211	3240	CAPTEUR TEMPÉRATURE	C20229001	DÉFECTUEUX	20110606012	QUÉ
A320 211	3250	TRAIN D'ATTERRISSAGE		DÉFECTUEUX	20110425011	QUÉ
A320 211	3260	ALARME TRAIN D'ATTERRISSAGE		MAL RÉGLÉE	20110606013	QUÉ
A320 211	7300	COMMANDE MOTEUR		RÉINITIALISÉE	20110525007	QUÉ
A320 214	5610	FENÊTRE	NP1653115	BRISÉE	20110425010	QUÉ
A321 211	2160	GROUPE CAPTEURS TEMPÉRATURE	B7280	DÉFECTUEUX	20110418002	QUÉ
A330 243	5730	PANNEAU	F5755037420100	MANQUANT	20110413014	QUÉ
A330 343	3213	TRAIN D'ATTERRISSAGE PRINCIPAL		CORRODÉ	20110421006	QUÉ
A330 343	3213	TRAIN D'ATTERRISSAGE PRINCIPAL		CORRODÉ	20110421007	QUÉ
BAE - (RAYTHEON)						
HS 125 700A	3610	CONDUITE FLEXIBLE	HT52516	DÉFECTUEUX	20110514001	ONT
BAE - UK						
3112	3241	RÉPARTITEUR DE FREINAGE	AC66867	DÉFECTUEUX	20110519006	QUÉ
BEECH						
1900C	3230	MOTEUR ÉLEC TRAIN ATT PRINCIPAL	571302	DÉFECTUEUX	20110601007	PAC
1900D	0	PRÉ-REFROIDISSEUR	1143800025	FISSURÉ	20110610008	RPN
1900D	5414	REVÊTEMENT	114980773	DÉLAMINÉ	20110415001	ONT
200	2100	AXE CREUX	1179100587	CISAILLÉ	20110531004	ONT
200	3246	PALIER	21400100	GRIPPÉ	20110530012	ONT
95B55	2710	AILERON DROIT	3313000047	EN ÉTAT DE SERVICE	20110503006	PAC
B100	3411	VSI INSTANTANÉ		USÉ	20110513008	PAC
B200	2100	MANOCONTACT	1013840813	FUITE	20110512006	RPN
B200	3210	RELAIS POMPE TRAIN ATTERRISSAGE	MS24184D1	CONTACTS SOUDÉS	20110513004	RPN
C90A	0	FILTRE À HUILE	307097601	ENNUI DÉRIVATION	20110613015	ONT
BELL TEXTRON - CAN						
206B	2562	BATTERIE	S182050601	DÉFECTUEUX	20110603007	RPN
206B	2562	ELT	S182250202	FISSURÉ	20110603003	RPN
206B	3452	TRANSPONDEUR	66106200	INTERMITTENT	20110511006	RPN
206B	5302	CLOISON ÉTANCHE POUTRE QUEUE	206030446001F	FISSURÉ	20110503008	RPN
206B	6210	PALE ROTOR DE QUEUE	206016201131	FISSURÉ	20110509012	PAC
206B	6510	ENSEMBLE DE DISQUES	327211	USÉ	20110426006	ONT
206B	7313	INJECTEUR CARBURANT	23077068	USÉ	20110530007	RPN

Marque/ Modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	Nº RDS	Rég.
206B	8011	DÉMARREUR/ ALTERNATEUR	23032018	USÉ	20110516012	PAC
206B 3	6320	AXE DE CONTREFICHE	2060315095	JEU PALIER	20110615011	RPN
206L 1	2562	BATTERIE	S182050601	DÉFECTUEUX	20110603004	RPN
206L 1	5330	REVÊTEMENT	206031117423	FISSURÉ	20110516027	ONT
206L 1	5411	CADRE	206033107047	FISSURÉ	20110516025	ONT
206L 1	5411	CADRE	206033302031	FISSURÉ	20110516026	ONT
206L 1	5411	CADRE	206033302085	FISSURÉ	20110516028	ONT
206L 1	6210	EXTRÉMITÉ PALE ROTOR PRINCIPAL		DÉCOLLÉE	20110506005	RPN
206L 4	2810	RÉSERVOIR SOUPLE CARBURANT	206063632101	QUALITÉ	20110513001	QUÉ
206L 4	2822	TUYAU	70061V180W122A	EN ÉTAT DE SERVICE	20110413015	RPN
407	2810	RÉSERVOIR SOUPLE CARBURANT	407362632101	QUALITÉ	20110513002	QUÉ
407	6210	PALE ROTOR PRINCIPAL	407015001137	FISSURÉ	20110525012	PAC
407	6210	PALE ROTOR PRINCIPAL	407015001137	FISSURÉ	20110525011	PAC
407	6210	PALES ROTOR PRINCIPAL	407015001137	FISSURÉ	20110429006	PAC
407	6220	PALIER DE CISAILLEMENT	407310101015	DÉLAMINÉ	20110530008	PAC
412CF	3442	SOCLE ANTENNE	MI585467	INTERMITTENT	20110602007	RPN
412CF	6220	PALIER D'AMORTISSEMENT	412010187101	DÉLAMINÉ	20110527005	RPN
412EP	2810	RÉSERVOIR SOUPLE CARBURANT	412361635101	QUALITÉ	20110513003	QUÉ
412EP	2921	BOUCHON	212076113003	TOMBÉ AU FOND	20110405001	QUÉ
429	6220	BOULON DE PALE	429310004101	FISSURÉ	20110519005	QUÉ
BELL TEXTRON - USA						
204B	5310	PANNEAU TOIT	204031622009	DÉLAMINÉ	20110516029	ONT
204B	5322	PANNEAU	204030067019	DÉLAMINÉ	20110516030	ONT
212	5302	RACCORD	212030161001	FISSURÉ	20110408003	PAC
212	6210	PALE ROTOR PRINCIPAL	212015501115	NUL	20110414009	PAC
212	6220	PALIER	212311007101	HORS SERVICE	20110518003	RPN
212	6220	POIGNÉE	204011121009G	HORS SERVICE	20110518002	RPN
212	6220	RACCORD INTÉRIEUR	212010103007	HORS SERVICE	20110603008	RPN
212	6520	ENTRETOISE	212040156001	NEUVE	20110425013	PAC
212	7500	ACCUMULATEUR DE SURTENSION	3022660	HORS SERVICE	20110523002	PAC
BOEING						
727 227	3230	VÉRIN DE VERROUILLAGE HYDR		FUITE	20110422001	PAC
727 231	5720	NERVURE - RÉF 575 2	65173372	FISSURÉ	20110505004	ONT
737 217	5610	VITRE EXTÉRIEURE FENÊTRE	5893543135	BRISÉE	20110520002	ONT
737 505	5600	PARE-BRISE	5893543139	BRISÉE	20110517005	RPN
737 6CT	3610	SOUPAPE PRÉ-REFROIDISSEUR	32895625	DÉFECTUEUX	20110602006	RPN
737 76N	2421	IDG	761574B	DÉFECTUEUX	20110518008	RPN
737 76N	2700	COMMANDE DE VOL		AUCUNE ANOMALIE	20110526003	RPN
737 76N	3230	TRAIN D'ATTERRISSAGE		AUCUNE ANOMALIE	20110425012	RPN
737 7CT	2420	CIRCUIT CA	761574B	DÉFECTUEUX	20110530004	RPN
737 7CT	2751	CONNECTEUR D14362	BACC63CT1518SN	CORRODÉ	20110426004	RPN
737 7CT	3150	AVERTISSEUR CENTRAL		AUCUNE ANOMALIE	20110419002	RPN
737 7CT	3240	FUSIBLE DE FREIN	280411	FRACTURE	20110426005	RPN

Marque/ Modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	Nº RDS	Rég.
737 7CT	3250	COLLIER	162A14043	USURE EXCESSIVE	20110407004	RPN
737 7CT	3412	CAPTEUR TEMP TOTALE AIR	102LA2AG	DÉFECTUEUX	20110606018	RPN
737 7CT	5210	RALENTISSEUR DE PORTE	141A61057	HORS SERVICE	20110512003	RPN
737 8CT	2820	INTER-COMMUNICATION CARBURANT		RÉINITIALISÉE	20110509008	RPN
737 8CT	3222	CAGE D'ÉCROU	162A15241	ENDOMMAGÉE	20110613017	RPN
737 8CT	3244	PNEU	441K821	DÉCOLL BANDE ROUL	20110421008	RPN
737 8Q8	3411	TUBE DE PITOT	0851HT1	FOD	20110414003	ONT
747 SPJ6	0	PROFILÉ	65B8219713	USÉ	20110421002	QUÉ
747 SPJ6	5320	POTENCE	65B136851	FISSURÉ	20110421005	QUÉ
757 2B7	2913	POMPE HYDRAULIQUE		FUITE	20110601004	RPN
757 2B7	3150	AVERTISSEUR CENTRAL		RÉINITIALISÉE	20110503002	RPN
767 375	2230	AUTOMANETTE		DÉFECTUEUX	20110418003	QUÉ
767 375	2997	FAISCEAU DE FILS		USÉ	20110503004	QUÉ
767 3Y0	7920	INSTALLATION MOTRICE		MOTEUR DÉFECTUEUX	20110411002	QUÉ
777 333ER	3240	FREIN TRAIN D'ATTERRISSAGE		FUITE	20110429003	QUÉ
BOMBARDIER						
BD 100 1A10	2421	PALIER AVANT		ENDOMMAGÉ	20110428003	QUÉ
BD 100 1A10	2821	FILTRE CARBURANT	2688211	EN PARTIE COLMATÉ	20110420001	QUÉ
BD 100 1A10	2920	POMPE HYDRAULIQUE AUXILIAIRE	6618202	DÉFECTUEUX	20110503009	QUÉ
BD 100 1A10	3444	AVERTISSEUR PROXIMITÉ DU SOL		DÉFECTUEUX	20110601005	QUÉ
BD 700 1A10	2450	BLOC D'ALIMENTATION CA	GL51211011	DÉFECTUEUX	20110425007	QUÉ
BD 700 1A10	2460	BLOC D'ALIMENTATION CC	GL512310115	NAVIGABILITÉ	20110530010	QUÉ
BD 700 1A10	5210	GLISSIÈRE DE PORTE	GS32108201	INTERFÉRENCE	20110517003	QUÉ
BD 700 1A10	5350	ACCÈS CARÉNAGE VENTRAL ARR	GS297013778	PERTE PANNEAUX	20110520004	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2150	MANCHON	504250	FUITE	20110504002	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2410	ADG	604908203	DÉPLOYÉE	20110406003	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2497	CÂBLE ÉLECTRIQUE		USÉ	20110404005	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2610	SYSTÈME DE DÉTECTION	355924400	DÉFECTUEUX	20110606010	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	2710	SERVOCOMMANDE AILERON	6224404101	GELÉE	20110415002	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2910	CONDUITE HYDRAULIQUE	601R7528637	USÉ	20110526004	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3020	FILTRE	3375499001	COLMATÉ	20110407003	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3030	CHAUFF CAPTEUR DONNÉES AÉRO	7858062	DÉFECTUEUX	20110511008	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	3230	TRAIN D'ATTERRISSAGE		N'EST PAS SORTI	20110607003	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	3320	TRANSFORMATEUR DE BALLAST	BR95005	SURCHAUFFE	20110503003	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	520	AUCUNE PIÈCE		FOUDROIEMENT	20110504003	ATL

Marque/ Modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	Nº RDS	Rég.
CL600 2B19 (RJ100)	5230	GUIDE D'ARBRE	600380773	CISAILLÉ	20110421004	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5342	RACCORD	600210582	CORROSION NIVEAU 1	20110507001	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	7110	ACCÈS SUP CAPOTAGE AVANT	22850080	TOMBÉ	20110601003	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	2100	GROUPE TURBO-REFROIDISSEUR	GG670950095	DÉFECTUEUX	20110503001	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	2721	AMORTISSEUR DE LACET	6229968001	DÉFECTUEUX	20110607002	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	3230	TRAIN D'ATTERRISSAGE		TRAIN DÉFECTUEUX	20110519007	QUÉ
CL600 2D15 (705)	2740	HSMCU	70745	DÉFECTUEUX	20110506003	ATL
CL600 2D15 (705)	2750	TUBE CONJUG ENTRAÎN VOLET	591257810	CORRODÉ	20110419005	ATL
CL600 2D24 (RJ900)	2110	GROUPE CONDITIONN AIR GAUCHE	GG670950095	DÉFECTUEUX	20110601002	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	2110	GROUPE TURBO-REFROIDISSEUR	GG670950095	SURCHAUFFE	20110607009	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	2752	VOLET	601R1400012	DÉFECTUEUX	20110427013	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	2800	CALCULATEUR QUANTITÉ CARB	73811812	DÉFECTUEUX	20110610003	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	3420	INS DE SECOURS INTÉGRÉ	C16221ZA01	DÉFECTUEUX	20110610004	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	520	PLAQUE SIGNALÉTIQUE	CN6242043205	TOMBÉE	20110509009	QUÉ
BRITTEN NORMAN						
BN2B 21	2421	ALTERNATEUR	ALT8521R	DÉFECTUEUX	20110419004	ONT
CANADAIR						
CL215 1A10	2731	COMMANDE PROFONDEUR	215900014	DÉFECTUEUX	20110506004	RPN
CL215 6B11(CL415)	0	BIELLETTE DE REDONDANCE	21585026850	DÉFORMÉE	20110526007	ONT
CL215 6B11(CL415)	0	BIELLETTE DE REDONDANCE	21585026850	DÉFORMÉE	20110526009	ONT
CL215 6B11(CL415)	2460	BARRE BUS	215T522414	NEUVE	20110611003	ATL
CL215 6B11(CL415)	2720	PORTE-PÉDALE DE PALONNIER	215907045	CORRODÉ	20110425004	QUÉ
CL215 6B11(CL415)	2720	PORTE-PÉDALE DE PALONNIER	215907045	CORRODÉ	20110428007	QUÉ
CL215 6B11(CL415)	2720	COUVRE-PÉDALE DE PALONNIER	215907281002	CORRODÉ	20110425002	QUÉ
CL215 6B11(CL415)	2720	COUVRE-PÉDALE DE PALONNIER	215907281002	CORRODÉ	20110428006	QUÉ
CL215 6B11(CL415)	2730	COMMANDE PROFONDEUR	215907281002	CORRODÉ	20110425003	QUÉ
CL215 6B11(CL415)	3210	BRAS INFÉRIEUR	1603018	FISSURÉ	20110610001	QUÉ
CL215 6B11(CL415)	3210	BRAS SUPÉRIEUR	1603021	FISSURÉ	20110610002	QUÉ
CL215 6B11(CL415)	5343	ERGOT TRAIN ATT PRINC AV GAUCHE	1607143	FISSURÉ	20110510002	QUÉ
CL600 2A12(601)	2820	TUBE	600962633203	USÉ	20110418006	RCN
CL600 2A12(601)	7250	MOTEUR	CF341A	SURCHAUFFÉ	20110510005	QUÉ
CESSNA						
150M	2701	JOINT UNIVERSEL	411257	CASSÉ	20110419003	ONT
152	5553	BOULON	AN46A	CISAILLÉ	20110407005	ONT
172M	0	BOULON	AN4H21A	CASSÉ	20110608007	ONT

Marque/ Modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	Nº RDS	Rég.
172M	2434	TRESSE MISE À LA TERRE	101025	FISSURÉ	20110414010	ONT
172M	3210	BOULON FIXATION TRAIN ATT	S3461108	FISSURÉ	20110419001	ONT
172M	3340	CONTACT	C9055	BRÛLÉ	20110418007	ATL
172N	0	CHAMBRE À AIR	500X5	FENDUE	20110609005	ONT
172N	3246	DEMI-ROUE	C30598	DÉTRUITE	20110531009	ONT
172P	0	CLOISON ÉTANCHE	5503214	NEUVE	20110613010	PAC
172P	5510	REVÊTEMENT	53200123	FISSURÉ	20110414011	RPN
172P	5511	REVÊTEMENT CENTRAL STABILISATEUR	53200123	FISSURÉ	20110429004	PAC
172R	0	ALTERNATEUR	DOFF10300BR	RÉVISÉ	20110613012	PAC
172R	0	BORNE		CASSÉE	20110608006	PAC
172R	7324	DIVISEUR DE DÉBIT	63B22196	RÉVISÉ	20110601011	PAC
172S	0	GUIDE-CÂBLE	52264710	USÉ	20110610005	RPN
208	0	TUYAU DE FREIN	8A04000043	CASSÉE	20110611001	ATL
208B	5753	SUPPORT	26111441	ARRACHÉ	20110601012	RPN
208B	7920	COUDE TRANS PRESSION HUILE	310365501	FISSURÉ	20110506001	ONT
441	3230	CONDUITE HYDRAULIQUE	572700288	FISSURÉE	20110419012	PAC
550	0	REVÊTEMENT ARRIÈRE	55231054142	CORRODÉ	20110608001	ONT
550	0	BIELLETTE		MANQUANT	20110614014	ONT
550	0	DÉCAPEUR DE PEINTURE	TURCOT6776LO	CORRODÉ	20110614015	ONT
550	1420	BARRE BUS	65383427	BRÛLÉE	20110510004	PAC
CONVAIR - CAN						
340	3246	MOITIÉS DE ROUE AVANT	95315489531549	SIGNES DE FISSURE	20110412007	PAC
DASSAULT						
FALCON 2000	4990	CAPTEUR NIVEAU D'HUILE	722446	RÉPARÉ	20110606011	ONT
DEHAVILLAND - CAN						
DHC 2 MKI	3242	COUPELLE - PISTON - FREIN	C2CF3355	NEUVE	20110506007	PAC
DHC 2 MKI	5510	LONGERON AVANT	C2TP57	FISSURÉ	20110422002	ONT
DHC 3	2720	FERRURE	C32282	FORTE CORROSION	20110419011	RPN
DHC 3	2720	BIELLETTE DIRECTION	C3CF5465	RIVETS DESSERRÉS	20110428010	ONT
DHC 3	2720	BIELLETTE DIRECTION	C3CF5465	RIVETS DESSERRÉS	20110428011	ONT
DHC 3	2750	BIELLETTE DE VOLET	C3CF1027	ÉRAFLÉE	20110516031	PAC
DHC 3	5520	PROFONDEUR		CORRODÉ	20110419010	RPN
DHC 6 300	2700	PALIER	DSC64	NEUF	20110420012	PAC
DHC 6 300	5741	BOULON	C6WM141129	USÉ	20110426008	PAC
DHC 8 102	0	VÉRIN	A44700009	CORPS FISSURÉ	20110610010	ATL
DHC 8 102	0	VÉRIN COMMANDE DÉPORTEUR	A44700009	DÉFECTUEUX	20110607005	ATL
DHC 8 102	0	FERRURE	85710558001	FISSURÉE	20110607006	ATL
DHC 8 102	0	RACCORD	87900014103	FISSURÉ	20110615005	ATL
DHC 8 102	2400	ALIM ÉLECTRIQUE 5 V CC	18271	COURT-CIRCUIT	20110404003	ATL
DHC 8 102	3233	CONDUITE HYDRAULIQUE FLEXIBLE	171K0036CR0150	ENDOMMAGÉE	20110511007	ATL
DHC 8 202	2731	PALIER	MS276414	CORRODÉ	20110520001	QUÉ
DHC 8 301	2710	CABLE	82700568S001	EFFILOCHÉ	20110524008	RPN
DHC 8 400	0	INTERRUP BASC COMPENS AILERON	M2028TYA01JB	HORS SERVICE	20110613009	ONT

Marque/ Modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	Nº RDS	Rég.
DHC 8 400	3211	CONTREFICHE STABILISATION AVANT	464017	SUPPORT CASSÉ	20110412004	ONT
DHC 8 400	5610	PARE-BRISE	NP15790120	PANNEAU EXT BRISÉ	20110427012	ONT
DHC 8 402	0	ROUE ET PALIER	4151171	EN ÉTAT DE SERVICE	20110613014	QUÉ
DIAMOND - AS						
DA 42	2750	GUIGNOL VOLET INTRADOS	D6027571100	USÉ	20110427001	ONT
DIAMOND - CAN						
DA 20 A1	3245	CHAMBRE À AIR		FUITE	20110516011	ONT
DA 20 A1	3245	CHAMBRE À AIR	5005	FENDUE	20110607013	ONT
DA 20 C1	2300	MICROPHONE	09168P33	BRÛLÉ	20110505002	RPN
DA 20 C1	2720	TUBE EN S	2227271100	CASSÉ	20110531005	ATL
DA 20 C1	3242	PÉDALES DE FREIN	2227271413	FISSURÉ	20110401004	ATL
DA 20 C1	7322	MANETTE DE GAZ	63255512	USÉ	20110512001	ONT
DA 20 C1	7602	CÂBLE DE RICHESSE	A9500760DA	COINCÉ	20110614006	ATL
EMBRAER						
ERJ 170 200 SU	2780	HARNAIS		DÉFECTUEUX	20110509007	QUÉ
ERJ 170 200 SU	2780	COMMANDE BECS		AUCUNE ANOMALIE	20110418005	QUÉ
ERJ 170 200 SU	2781	CAPTEUR DÉPLACEMENT LATÉRAL	1702288B	DÉFECTUEUX	20110525004	QUÉ
ERJ 170 200 SU	2781	CAPTEUR DÉPLACEMENT LATÉRAL	1702286B	HORS TOLÉRANCES	20110516003	QUÉ
ERJ 170 200 SU	2781	INDICATEUR POSITION BECS		BEC DÉFECTUEUX	20110509006	QUÉ
ERJ 170 200 SU	3100	SYSTÈME D'ENREGISTREMENT		RÉINITIALISÉE	20110420008	QUÉ
ERJ 170 200 SU	3140	MODULE PROCESSEUR NIC	70265421901	DÉFECTUEUX	20110520003	QUÉ
ERJ 170 200 SU	4997	CONNECTEUR PIÈCE ÉLECTRIQUE	D3899926FD97SN	CORRODÉ	20110518004	QUÉ
ERJ 170 200 SU	5315	POUTRE DE PLANCHER		CORRODÉE	20110415005	QUÉ
ERJ 170 200 SU	5343	TOURILLON TRAIN AVANT	17004072411	CORRODÉ	20110510001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2110	GROUPE ACM		GRIPPÉ	20110415007	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2110	COMPRESSEUR		GRIPPÉ	20110401003	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2761	VÉRIN	4148001009	FUITE	20110504007	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2780	CIRCUIT BECS		DÉFECTUEUX	20110418001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2910	COLLECTEUR	2346H000006	FUITE LIQUIDE HYDR	20110420005	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2910	FERRURE EN T	19005612003	FISSURÉ	20110526002	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3140	CALCULATEUR	70265421901	DÉFECTUEUX	20110609007	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3230	CLAPET DE FREINAGE	19071270190	FISSURÉ	20110609002	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3251	DISPOSITIF D'ORIENTATION		DÉFECTUEUX	20110516005	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3260	CAPTEUR		CORRODÉ	20110425009	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3297	CONNECTEURS		ENDOMMAGÉS	20110511001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3620	INDICATEUR PNEUMATIQUE		FUITE PRÉLÈVEMENT	20110518006	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	520	AUCUNE PIÈCE		DÉVERSEMENT CARB	20110516004	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	5220	PORTE		FUITE DU JOINT	20110428008	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	5743	BOULON	HST10BJ610	CISAILLÉ	20110420007	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	5743	ATTACHE HILOCK	HST10BJ610	CISAILLÉE	20110411001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	7150	FAISCEAU ÉLECTRIQUE	2043M21P05	USÉ	20110504001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	7600	FADEC		DÉFECTUEUX	20110509005	QUÉ

Marque/ Modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	Nº RDS	Rég.
EUROCOPTER DEUT						
BK117 B 2D	2200	FIL		CASSÉ	20110408005	RPN
EUROCOPTER FRANCE						
EC 120 B	2842	SONDE CARBURANT INFÉRIEURE	764591	HORS SERVICE	20110402001	QUÉ
EC 120 B	6220	ADAPTATEUR DE FRÉQUENCE	C622A4002102	DÉFECTUEUX	20110610009	RPN
EC 130 B4	2913	POULIE	350A35109221	USÉ	20110610006	ONT
EC 130 B4	2913	POULIE	350A35109222	USÉ	20110610007	ONT
EC 130 B4	5210	CADRE	22DEGFRAME	FISSURÉ	20110524004	ONT
EC 130 B4	6220	PALE À FIXATION MARTEAU	350A21491800	PALE CASSÉE	20110418008	ONT
FAIRCHILD						
SA227AC	0	INTERRUPTEUR	602EN602-6	INTERMITTENT	20110616002	ONT
SA227AC	2820	CONDUITE ALIM CARBURANT	SS1013G000D4	FUITE	20110418009	ONT
SA227AC	3244	ROUE	MAY92835	BOULONS DESSERRÉS	20110614010	ONT
SA227AC	3610	TUBE	2784210005	FISSURÉ	20110614008	ONT
SA227AC	520	AUCUNE PIÈCE		AUCUNE ANOMALIE	20110428016	ONT
SA227AC	5230	PORTE		PERTE PRESSION	20110412002	ONT
SA227AC	8000	DÉMARREUR MOTEUR		DÉFECTUEUX	20110407008	ONT
SA227CC	2910	CONDUITE HYDRAULIQUE	27810322573	FISSURÉE	20110609008	ONT
SA227CC	7320	RÉGULATEUR CARBURANT	2764065011	FISSURÉ	20110519002	ONT
SA227DC	0	TURBINE DE REFROIDISSEMENT	204755-4-6	GRIPPÉ	20110616003	ONT
SA227DC	2161	COMMANDE TEMP CABINE	HYLZ50434001	SALE	20110511004	ONT
SA227DC	8097	RELAIS DÉMARREUR	A703DB	DÉFECTUEUX	20110419009	ONT
HUGHES						
369D	3210	JAMBE DE TRAIN	369H600151	FISSURÉE	20110427017	RPN
LOCKHEED						
188A	2750	POULIE	MS20219A2	CASSÉE	20110602005	PAC
382G	3610	CONDUITE DE COLLECTEUR	15015073	ROMPUE	20110614009	ONT
PIAGGIO						
P180 AVANTI	7500	TUYAU D'AIR DE PRÉLÈVEMENT	80337485001	HORS SERVICE	20110525006	QUÉ
PILATUS - SW						
PC 12 45	2510	VISEUR		INTERFERENCE	20110513006	PAC
PC 12 45	2911	ACCUMULATEUR	9603001291	FUITE INTERNE	20110524001	ONT
PC 12 45	3418	CALC POUSSEUR DE MANCHE	9754423104	INTERMITTENT	20110608003	ONT
PC 12 47E	3418	SERVO POUSSEUR DE MANCHE	501168404	INTERMITTENT	20110408001	ONT
PIPER						
PA23 250	3210	PISTON ET BIELLETTE	3503300	FISSURÉS	20110429002	RPN
PA28 161	2701	ENGRENAGE VOLANT DE COMMANDE	6283900	FISSURÉ	20110517001	RPN
PA31 350	0	ALTERNATEUR À FILTRE	4384300	ARCS ÉLECT INTERNES	20110609004	PAC
PA34 200	3246	DEMI-ROUE		CASSÉE	20110504008	ONT
PA44 180	5313	FERRURE	86744002	FISSURÉ	20110509001	ATL
PA44 180	7414	BLOC DISTRIBUTEUR	10682044	ENGRENAGES USÉS	20110412008	ONT

Marque/ Modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	Nº RDS	Rég.
ROBINSON						
R22 BETA	6320	VOLANT	A9084	USÉ	20110517004	RPN
R44	7323	RÉGULATEUR	D2781	FLUCTUATIONS	20110420011	RPN
R44	7414	MAGNÉTO	1060064620	FLUCTUATIONS	20110421003	RPN
R44 II	2914	POMPE	D5001	FUITE	20110414007	RPN
R44 II	2916	BÂCHE HYDRAULIQUE	D2112	FUITE	20110530005	RPN
R44 II	2916	BÂCHE	D2112	FUITE	20110511005	RPN
R44 II	2916	BÂCHE	D2112	FUITE	20110420010	RPN
R44 II	6310	VÉRIN EMBRAYAGE	C0512	DÉFECTUEUX	20110530006	RPN
R44 II	6310	EMBRAYAGE	C1883REVG	HORS SERVICE	20110406013	RPN
R44 II	6310	EMBRAYAGE À ROUE LIBRE	C1883	USÉ	20110527004	ONT
R44 II	6730	SERVOCOMMANDE	D2121	FUITE	20110414005	RPN
R44 II	7280	CONDUITE D'HUILE	D7531	FISSURÉ	20110613005	RPN
R44 II	7300	RÉGULATEUR CARBURANT	25766304	USÉ	20110530003	RPN
R44 II	7414	MAGNÉTO	106006169	DÉFECTUEUX	20110414006	RPN
R44 II	7520	BAGUE D'ARRÊT	C4872	CASSÉE	20110429005	RPN
R44 II	7800	SILENCIEUX	C16932	USÉ	20110518009	ONT
R44 II	8011	DÉMARREUR	14924HTH	DÉFECTUEUX	20110415008	RPN
SAAB						
SF340A	2820	TUBE CIRCUIT CARBURANT	7228311561	TORDU	20110509004	QUÉ
SF340A	3233	PIVOT HYDRAULIQUE	L38710SA	FISSURÉ	20110602004	PAC
SCHLEICHER						
ASW 19	5521	LONGERON	442119	FISSURÉ	20110503007	ONT
SCHWEIZER						
SGS 2 33A	5712	LONGERON PRINCIPAL ET ABORDS		ENDOMMAGÉS	20110504006	RPN
SGS 2 33A	5712	NERVURE	3340611	DÉFORMÉE	20110504005	RPN
SIKORSKY						
S92A	2913	ENTRAÎNEMENT POMPE	9265015811	USÉ	20110601001	ATL
VIKING CANADA						
DHC 6 400	0	VOLETS AVANT		NEUFS	20110603009	PAC
DHC 6 400	2300	RADIO NUMÉRIQUE MULTIMODE	69010370102	NEUVE	20110527007	PAC
DHC 6 400	2822	POMPE D'APPOINT CARBURANT	C6SC10055	NEUVE	20110527006	PAC
MOTEUR						
ALLISON						
250-C47B	7220	VOLUTE DE COMPRESSEUR	23064577D	FISSURÉ	20110531011	PAC
250-C47B	7240	ENVELOPPE EXT CHAMBRE COMBUS	23030911	FISSURÉ	20110421009	PAC
AVCO LYCOMING						
IO-360-A1A	8500	ARBRE À CAMES ET POUSSOIRS	LW1884015B26064	HORS SERVICE	20110517002	RPN
IO-540-K1A5	8530	POUSSOIR	15B26064	CASSÉ	20110401009	RPN
LTIO-540-J2BD	7331	TUYAU	19310004D0330PT	CASSÉ	20110518011	PAC
LTIO-540-J2BD	8530	CYLINDRE Nº 4	LW12966R	SOUPAPE CASSÉE	20110518010	PAC
LTS-101-750B-1	7712	BOÎTIER COMMANDE SURVITESSE	430148302	DÉFECTUEUX	20110406012	RPN
O-320-D1D	8550	SOUPAPE DÉRIVATION FILTRE CARBURANT		MANQUANT	20110405002	PAC
O-320-D2J	8530	CYLINDRE	SL32006WA20P	FISSURÉ	20110406010	RPN
O-360-C2E	8530	CYLINDRE	LW12427	FISSURÉ	20110512002	RPN
TIO-540-J2BD	7314	POMPE CARBURANT	200F5004R	FUITE	20110415004	RPN

Marque/ Modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	Nº RDS	Rég.
BOMBARDIER ROTAX						
912 F3	8530	POUSSOIRS	881831	USÉ	20110601006	PAC
914 F3	8510	COUSSINET BOÎTE ENGRENAGES	911746	GRIPPÉ	20110428012	PAC
GARRETT						
TFE731-2C	7321	FCU	307080021	HORS SERVICE	20110607012	ONT
TPE331-10	7280	BOUCHON FILTRE À HUILE	8962331	USÉ	20110406006	ONT
TPE331-10R-511C	2822	POMPE D'APPOINT CARBURANT	TF9005	RÉVISÉE	20110503005	PAC
TPE331-10R-511C	7100	INSTALLATION MOTRICE		DÉFECTUEUSE	20110420009	ONT
TPE331-10UA-511G	7210	PIGNON HAUTE VITESSE	310117015	DENT ÉBRÉCHÉE	20110404004	RPN
TPE331-11	0	CARTER	310711418	FISSURÉ	20110523001	ONT
TPE331-12UHR	7810	CONDUIT D'ÉCHAPPEMENT	31015828	FISSURÉ	20110606017	ONT
GENERAL ELECTRIC						
CF34-3A1	7261	RÉSERVOIR D'HUILE	5079T05G01	FISSURÉ	20110502001	ATL
CT7-5A2	7100	MOTEUR	CT75A	FUITE D'HUILE	20110411005	ATL
HONEYWELL						
TFE731-20AR-1	7230	STATOR DE SOUFFLANTE	30601644	ENDOMMAGÉ	20110525009	QUÉ
PRATT & WHITNEY-CAN						
JT15D-5	7200	PALIER	310749301	FISSURÉ	20110615003	ATL
PT6A-42	7240	ENVELOPPE EXT CHAMBRE COMBUSTION	305566707	HORS SERVICE	20110526010	ONT
PT6A-42	7321	PALIER		GRIPPÉ	20110426007	RPN
PT6A-67B	8000	SYSTÈME INDICATION MOTEUR	9752902017	ORIGINAL	20110530011	ONT
PT6A-67D	7230	CONDUITE P3		FISSURÉ	20110518001	ATL
PT6A-67R	7250	2e ÉTAGE TURBINE DE TRAVAIL	310830301	DÉFECTUEUX	20110525010	RPN
PT6T-3	7313	ADAPTATEUR INJECTEUR CARB	3011151	HORS SERVICE	20110602003	ONT
PT6T-3B	7310	PLAQUETTE D'ARRÊT	3011158	DÉFORMÉE	20110611004	PAC
PW120A	8310	ARBRE PORTE-HÉLICE	310703602	FISSURÉ	20110414001	ATL
PW121	7250	AUBES TURBINE BP	304915201	DÉFECTUEUX	20110407001	ATL
PW123	7170	TUBE VIDANGE COLLECTEUR CARB	87170029001	ENDOMMAGÉ	20110509002	ATL
PW150A	7250	JOINT À LANGUETTE DE CARÉNAGE		MANQUANT	20110608008	QUÉ
PRATT & WHITNEY-USA						
R-985-AN-14B	8530	CYLINDRE Nº 3	399353	FISSURÉ	20110506006	RPN
ROLLS ROYCE - UK						
DART 542-4	7230	ROUET HAUTE PRESSION	RK49378	FISSURÉ	20110405003	RPN
TELEDYNE CONTINENTAL						
IO-520-L	7600	RÉGULATEUR DE PUISSANCE	R62939A9	DÉFECTUEUX	20110505003	QUÉ
O-200-A	8530	SEGMENT DE TÊTE DE PISTON	AEC649632PL	USÉ	20110509011	ONT
TSIO-520-JB	8500	CARTER ET BIELLES		CASSÉS	20110429001	QUÉ
TSIO-520-VB	8500	BOULON TRAVERSANT	6419311075	CASSÉ	20110411004	RPN
HÉLICE						
HAMILTON STANDARD						
14SF-7	6120	ACTIONNEUR D'HÉLICE	7901802	RÉVISÉ	20110427018	PAC

Marque/ Modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	Nº RDS	Rég.
14SF-7	6120	CHAPE		USÉ	20110512005	PAC
2D30-425	6100	PALIER CONTREPOIDS EXTÉRIEUR	NPS8302	FISSURÉ	20110530013	PAC
HARTZELL						
HC-D4N-3A	6114	MOYEU	D499	CORRODÉ	20110426002	RPN
HC-D4N-3A	6114	MOYEU	D499	CORRODÉ	20110426003	RPN
HC-E4A-3D	3060	BAGUE COLLECTRICE	4H30081	BON ÉTAT	20110406005	ONT
HC-E4A-3D	3060	BAGUE COLLECTRICE	4H30081	MAUVAIS ÉTAT	20110406007	ONT
MCCAULEY						
1A175/GM8241	6114	MOYEU		FISSURÉ	20110513009	PAC
1C160/DTM7557	6113	CLOISON AVANT	5503214	NEUVE	20110526011	PAC
4HFR34C652-K	6120	TIGE DE PISTON	D5170	NEUVE	20110406002	ONT
B3D36C432-C	6114	MOYEU	D7643C432	FISSURÉ	20110412005	PAC
ÉQUIPMENT						
BELL TEXTRON - CAN						
205	5345	PROFILÉ	205030919052S	NEUF	20110406004	PAC
BENDIX						
103492901	7414	MAGNÉTO	103492901	ENDOMMAGÉE	20110606016	QUÉ
BOEING						
W014500022	2297	CONNECT/BORNE MISE À LA TERRE		CASSÉ	20110425008	ONT
C&D AEROSPACE						
A661621		BASE	A6661621	FONDUE	20110415003	ATL
CLEVELAND						
30146	3242	BOULON D'ANCRAGE	6902000	MANQUANT	20110428009	RPN
GOODRICH						
230790001	8011	BILLE DE ROULEMENT	3601018	DÉFECTUEUSE	20110418010	RPN
GROB-WERKE						
790000C120	3197	AFFICHAGE INST MOTEUR	790000C120	POSÉ EN USINE	20110412009	PAC
HAMILTON SUNDSTRAND						
7901802	6120	MOTEU	78229511	FISSURÉ	20110502003	PAC
FAS02C	1420	SFCU	GT415590017	TRACES DE SUIE	20110401007	QUÉ
PACIFIC SCIENTIFIC						
902782	2421	ALTERNATEUR		RÉVISÉ	20110613011	RPN
ROCKWELL COLLINS						
6220965004	2731	SERVOCOMMANDE	6220965004	NON EN ÉTAT DE NAVIGABILITÉ	20110429007	RPN
SAFT AMERICA						
2378	2400	MAILLON LIAISON ÉLÉMENT BATT		CASSÉ	20110519004	RPN
SLICK ELECTRO						
4370	7414	ROTOR	M3548	FISSURÉ	20110613018	PAC
TEXTRON LYCOMING						
0540F1B5	2421	FERRURE ALTERNATEUR	B2001	CASSÉE	20110519003	RPN
UNAPPROVED PART						
BOMBARDIER ROTAX						
293152	2000	SUPPORT	264135	PIÈCE NON APPROUVÉE	20110428015	PAC
CMC						
100601702002	2000	FUSIBLE SUBMINIAT À FUSION LENTE	248990145199	FUSIBLE MANQUANT	20110526008	QUÉ
COX & COMPANY						
217405	2000	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	1360346	NEUF	20110524005	RPN

Marque/ Modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	Nº RDS	Rég.
ELECTROMECH						
EM6039	2000	BALAI	3523001	NON APPROUVÉ	20110510003	RPN
GARRETT						
EQUIPMENT	2000	PALIER DE TURBINE	31080891	PAS AUX NORMES	20110614013	ONT
EQUIPMENT	2000	PALIER DE TURBINE	31080981	PAS AUX NORMES	20110614012	ONT
KRATOS						
212075420003	2000	INDICATEUR ITT	212075420003	HORS SERVICE	20110613013	PAC

Administration centrale

Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, tour C
Ottawa (Ont.) K1A 0N8

Tél. : 613-952-4357

Bureau régionaux

Atlantique

Transports Canada
95 rue Foundry, 6ième étage
Moncton (N.-B.) E1C 5H7

Tél. : 1-800-387-4999

Prairies et Nord

Transports Canada
344 rue Edmonton
Winnipeg (Man.) R3C 0P6

Tél. : 204-983-3152
1-888-463-0521

Ontario

Transports Canada
4900 rue Yonge, suite 400
Toronto (Ont.) M2N 6A5

Tél. : 416-952-0230

Québec

Transports Canada
700 Leigh Capreol
Dorval (Qc) H4Y 1G7

Tél. : 514-633-3319

Pacifique

Transports Canada
800 rue Burrard, suite 620
Vancouver (C.-B.) V6Z 2J8

Tél. : 604-666-3518

Pour commander des publications et des formulaires

Amérique du Nord :	1 888 830-4911
Région de la capitale nationale :	613 991-4071
Télécopieur :	613 991-2081
Courriel :	MPS@tc.gc.ca

Sites Web de l'aviation civile

Information de l'aviation civile
www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/menu.htm

Maintien de la navigabilité
http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/certification/maintien-menu-1432.htm

Règlement de l'aviation canadien (RAC)
www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/servreg/rac/menu.htm

Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN)
www.tc.gc.ca/cawis-swimn

Alertes à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC)
www.tc.gc.ca/aviation-civile-alerte-securite

Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS)
www.tc.gc.ca/swrds